MAGYAR SZÁRNYAK

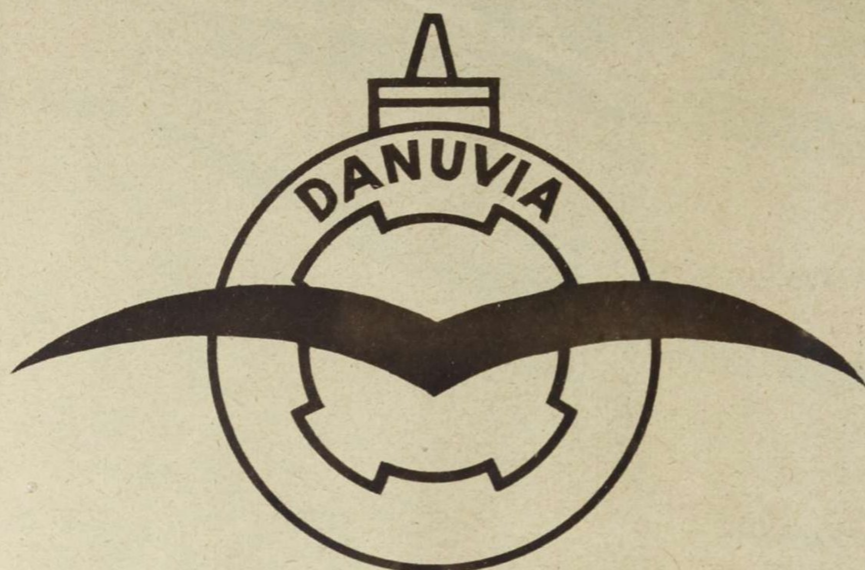
SZERKESZTI: JÁNOSY ISTVÁN

42 DECEMBER 15
(. ÉVF. 24. SZÁM)





ÁRA 50 FILLÉR


DANUVIA



FEHÉRVÁRI-ÚT 81–85.



»GAMMA« testvérvállalatok:

GAMMA

Finommechanikai
Gyártmányokat Árusító Kft.
Székház: Budapest, IX.,
Közraktár-utca 20/a
Telefon: 180-873
Mérnöki szaküzlet:
Budapest, IV., Apponyi-tér 1
Telefon: 186-429

GAMMA

Fotóosztály (Leica-képviselet),
Budapest, IX., Közraktár-u. 20/a
Telefon: 180-873

GAMMA

Öntőde és Fémárugyár Kft.,
Albertfalva, Kondorosi-út 4
Telefon: 258-224

»GAMMA«

FINOMMECHANIKAI ÉS OPTIKAI MŰVEK RT.

BUDAPEST, XI., FEHÉRVÁRI-ÚT 81-85





TÁVBESZÉLŐ: 258-890 TÁVIRATI CIM: GEOMÉTER — BUDAPEST

GYÁRT: MÉRNÖKI, TÉRKÉPÉSZETI, KATONAI ÉS EGYÉB FINOMMECHANIKAI, VALAMINT OPTIKAI MŰSZEREKET, KÉSZÜLÉKEKET ÉS FELSZERELÉSEKET

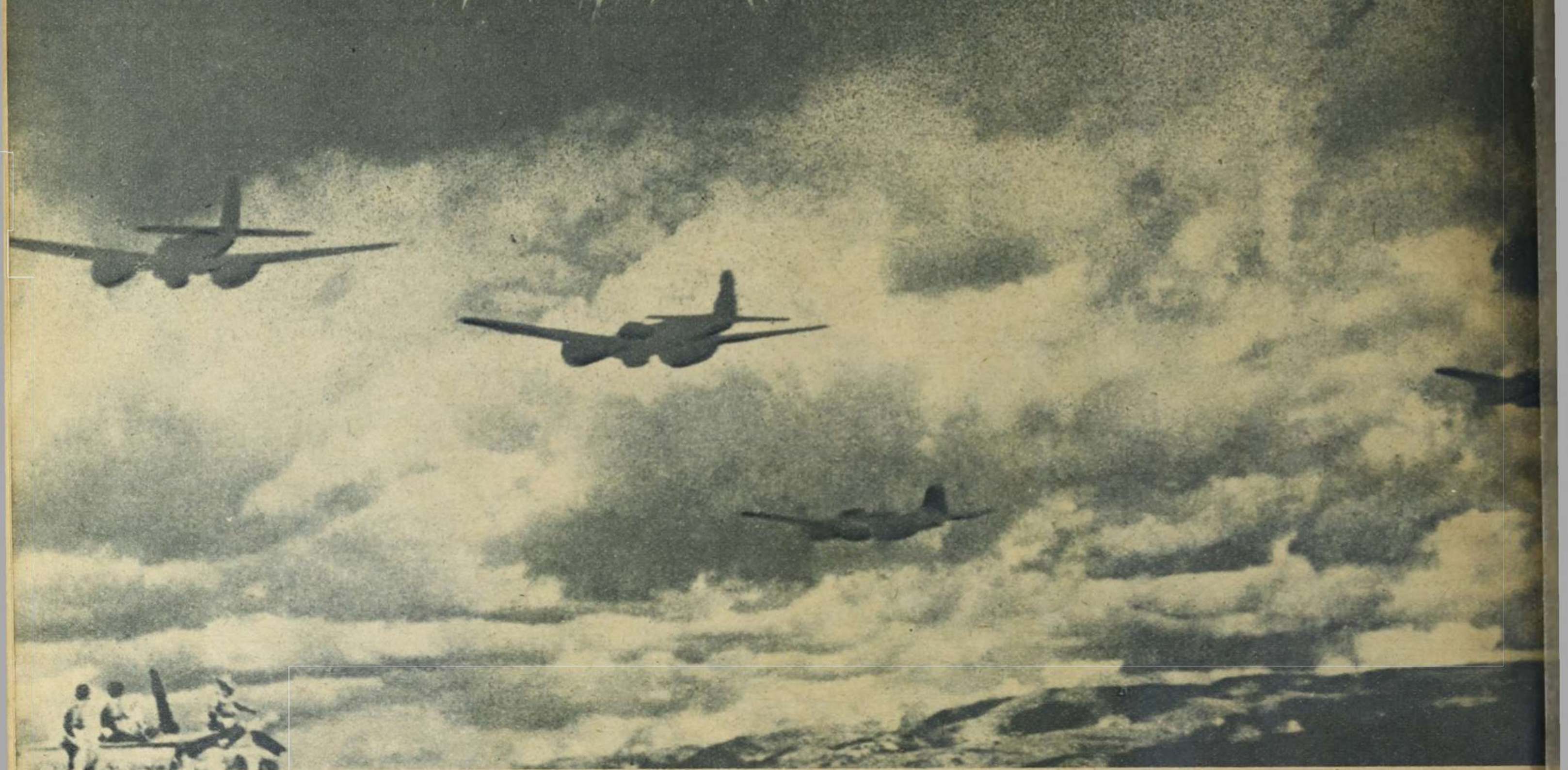
KÖZPONTI IRODÁK: BUDAPEST, IX., KÖZRAKTÁR-U. 20/a (ZSIL-U SAROK).
TÁVBESZÉLŐ: 187-860

MAGYAR SZÁRNYAK
REPÜLÉSÜGYI FOLYÓIRAT RIVISTA AERONAUTICA
ZEITSCHRIFT FÜR ALLE GEBIETE DER LUFTFAHRT
SZERKESZTI: JÁNOSY ISTVÁN * V. ÉVFOLYAM 24. SZÁM * BUDAPEST, 1942 DECEMBER 15



Főméltóságú vitéz nagybányai Horthy Miklós országgyarapító Kormányzó Urunk névünnepét az egész ország repülőtársadalma hódolatteljes szeretettel és ragaszkodással ülte meg

LÉGIHÁBORÚ



1942 november 28-tól december 10-ig

Az a nagy feszültség, ami a mult hónap közepétől uralkodott és amit ellenségeink hírverése még mesterségesen fokozott is, megszűnt. Józan ítélőképességüket még az angolszász és orosz lapok is kezdik visszanyerni. Az északafrikai kétirányú, de egycélú angol-amerikai offenzíva és az ahhoz csatlakozott téli szovjet támadássorozat, az északolaszországi városok ellen megindított légitámadások egyáltalán nem hozták azt a fordulatot, amit ellenségeink annyira óhajtva reméltek. A való helyzet teljes félreismerése, a tengely erejének meglepően elhamarkodott megítélése és lebecsülése alaposan megbosszulta magát. A tengely ütőereje minden arcvonalon elegendő arra, hogy ellenségeink beharangozott nagy és gyors támadásait megállítsa, sőt ellentámadásokkal azokat vissza is vesse. A légierő és a tengeralattjáró fegyvernem fölénye pedig annyira szembetűnő, hogy azok az angolszász-orosz hadvezetésnek pótolhatatlan veszteségeket okozva őrlik annak erejét az orosz síkság fölött éppen úgy, mint Észak-Afrikában, az óceánokon éppen úgy, mint a Földközi-tengeren. Az a nagy lelkierő, amivel az északolaszországi városok lakossága szenvedi az angol légitámadásokat, a Duce legutóbbi beszédében teljes római nagyságában nyilatkozott meg. Ez a háború élet-halál harc a mult és a jövő között, az ázsiai bolsevizmus és a nemzeti, európai gondolat között. És ebben a küzdelemben, japán hadbalépésének egyéves évfordulóján, büszkén tekinthetnek vissza az antikomintern szerződéshez tartozó államok eddigi eredményeikre. Nehéz küzdelem ez, világhatalmak birkózása folyik, tudjuk, hogy még súlyos harcok várnak ránk, de a végső győzelem a mienk lesz, addig pedig ki kell tartanunk és el kell viselnünk minden háborús megpróbáltatást. Ezek voltak nagyjában Göbbels legutóbbi beszédének szavai.

Az arcvonalon hullámzó harcokban mindenütt meglátszik a jobb vezetés, a jobb szervezés és a jobb katona fölénye. A szovjet arcvonal téli harcaiban máris megsemmisült az a kevés kezdeti eredmény, amit az orosz, kíméletlen ember- és anyagfeláldozással elért. Az északafrikai francia árulás révén elért kezdeti részletsikerek, hadászati sikerré nem fejlődtek sem Cirenaikában, sem pedig Tuniszban. Ott most a legkorszerűbb háború folyik légierő, páncélosok, gyorsalakulatok, ejtőernyősök bevetésével. A számbelileg lényegesen gyengébb, de erős légierővel rendelkező német-olasz csapatok alaposan lefékezték az »ellenállhatatlan« amerikai rohamot Tunisz határán.

A negyedik háborús karácsony ismét kint találja az arcvonalon a magyar honvédség alakulatait is. Gondoljunk rájuk szeretettel, ők miértünk, a mi otthonunk védelmében harcolnak kint ezer és ezer kilométerre szeretteiktől. Harcolnak azért, hogy a bolsevizmus legyőzésével biztosítsák a mi karácsonyunkat és a jövő magyar nemzedék békés karácsonyát az ezeréves határokon belül.

A Szovjet támadásai északon az Ilmen-tó és Rzsev között, azután Sztalingrád környékén és a Don-kanyarban már negyedik hete folynak, egyre csökkenő erővel. A rugalmas német védekezés az új téli hadieszközökkel egyre több kezdeti eredményt semmisít meg és ellentámadásokkal jelentős fogoly, hadianyagzsákmányhoz jut. Az idei tél eddig nem közelítette meg a tavalyi keménységét, nappal még gyakori az olvadás és a sár. A tél keménységében bízó szovjet vezetés különleges szibériai gárdaalakulatai túlkorán rohamoztak és így az igazi tél beköszöntése előtt elvéreznek. Rengeteg hadianyag bevetésével indult meg a szovjet támadás északon Riga, délen Rostow iránnyal. A német légierő szakadatlan támogatásával minden időjárási helyzetben számító német vezetés északon már egy meglepetést okozott Zsukov tábornoknak. A Velikije Luki-Toropec szakaszon gyors ellentámadással elvágott hátsó összeköttetéseitől egy szovjet hadsereget. A bekerítés tíz hadosztályt és annak minden hadianyagát veszélyezteti. Délebben a voronyezsi Don-szakasszal szemben a német és magyar légifelderítés nagyobb ellenséges mozgást észlel napokon át. Valószínű itt is a támadás, de megtévesztő célzata is lehetett a frontmögötti szállításoknak. A német és magyar bombázók eredményes légitámadásokat intéztek a szovjet vasúti és gépkocsiforgalom ellen, csapataink pedig sűrű járőrvállalkozásokkal zavarták a szembenálló orosz erőket és az erődítések egész sorát robbantották fel.


Alacsonytámadás Algírban


He. 111 Tuniszban. Háttérben egy francia Léo. 45


Ejtőernyősök védik a repülőteret

TUNISZ német kéze


Rommel tábornagy ellenőrző repülésre indul


Ju. 52-esek egy tuniszi repülőtéren


Ejtőernyősök harcban Tuniszban


Élelmiszert vesz fel a Condor


Ejtőernyős lángszórósok

A Don-kanyarban, a Don és Volga között erős ellentámadásokkal a szovjet sok előző helyi sikere megsemmisült. Orosz kötelékek körülzárása a Don és Volga között eredményes volt. Sztalingrád teljes körülzárását már hetekkel ezelőtt hirdette az amerikai sajtó; most kisül, hogy német gyorsalakulatok a Volga déli szakaszán egész Asztrachán külvárosáig eljutottak portyázásuk során és két szovjet lovashadosztályt meg semmisítettek.

A szovjet téli támadásainál már eddig kétezer harckocsit, huszonötezer foglyot vesztett és utóbbi két hét alatt háromszáznál több repülőgépet.

A tengely légierejének tevékenységét az idei tél sokkal kevésbbé korlátozza, mint tavaly. A mintaszerűen felszerelt repülőalapok lehetővé teszik a gépek azonnali bevetését a legnagyobb hidegben is. A légitevékenység Murmansk kikötőjétől egészen a Kaukázusig élénk és mindenben támogatja a csapatok harcát.

A szovjet sokat vár a téltől. Ahogy a német vezetés idén a tavasszal lépett fel kezdeményezőleg, úgy akart az orosz télen visszavágni és minden nyári tengelyeredményt a tél segítségével megsemmisíteni. Hát nyugodtan nézhetünk az eddigi öt hét eseményei és a német téli ellentámadások lendülete után a három téli hónap elé. Az óriási szovjet anyag- és emberveszteségnek megjön ismét a böjtje, amikor újabb, döntő támadásra indulnak a tengelycsapatok tavasszal a szovjet ellen.

*

A nyugati légiháború néhány légicsatától eltekintve, veszített erejéből. Az angol támadások német terület felett egyes gépek és kisebb kötelékek éjjeli és nappali berepüléseiből álltak a Stuttgart elleni támadástól eltekintve.

Az angol repülők éjszakai támadásai most már negyedszer sujtották Turint, következetesen a Svájcon át történt megközelítés után. Ezek a támadások indították az olasz kormányt arra, hogy az olasz nagyvárosok átmeneti légvédelmi kiürítését elrendelje. A támadások célja, az olasz lakosság lelki ellenállásának megtörése, éppen úgy nem fog sikerülni, mint ahogy a német iparvidék elleni támadásoknál sem sikerült. Az afrikai partok felől megtörtént az első angol légitámadás Nizza ellen is.

Német vadászbombázó kötelékek több alkalommal eredményesen támadták Anglia déli partjain levő városok katonai céljait, táborokat és vasuti berendezéseket. A hónap első tíz napján Európa légterében 80 angol repülőgépet lőttek le a német vadászok és légvédelem.

*

Az északafrikai hadszíntereken a cirenaikai fronton még mindig nem indultak meg a harcok. A jól kiépített védőállásra támaszkodó afrikai tengely hadsereg védi a Tripolisz felé vezető utat, amelyik felé Montgomery óvatosan közeledik. Ereje korántsem oly nagy mint El Alamein mögött volt, légiereje is csak lassan települ át, úgy hogy a tengely egyelőre légifölényben van a Szirtisz öböl vidékén is és jelentős veszteségeket okoz az előre vonuló angol-ausztráliai oszlopoknak. A légitámadások Derna repülőterei és Tobruk kikötője ellen is megindultak, ahol angolszász berendezkedés észlelhető.

Tuniszban az első angol-amerikai előretörés komoly tengely győzelemmel végződött, ami elsősorban a nagy német-olasz légifölénynek köszönhető. A felvonuló angolszász kötelékek, azok utánpótlása, a fontos kikötők felé irányuló hajóforgalom a legerősebb légitámadások miatt veszteséges. Igy a nagy gyakorlottsággal védekező, számbelileg kisebb tengelycsapatok komoly sikereket érhetnek el a gyakorlatlan amerikaiakkal szemben. Nem valószínű, hogy német ejtőernyősöket bárhol is százával lehetett volna elfogni, vagy két-háromszor túlsúlyban levő német gyorscsapatot bekeríteni. Az amerikaiakkal ez történt az utóbbi két hét alatt és máris meglátszik, hogy a csapatok szelleme és a vezetés messze a tengelyé alatt van még. Sok tandíjat fog még Amerika fizetni Roosevelt egész világra kiterjesztő imperialista kapkodásaiért. A Tunisz—Bizerta elleni támadás, a légitámadások miatt és a hajószállítások alatt elszenvedett veszteségek az amerikai expediciós hadsereg felét kikapcsolta már a harcból. Nagyobb erő kellett volna ahoz, hogy az első lélegzetre elérjék az amerikaiak Tripolisz határát nyugatról és kezet fogjanak a keletről jövő Montgomeryvel. A földközitengeri fronton az angol légierő december folyamán kereken 150 gépet vesztett, ebből a németek 129, az olaszok pedig 21-et lőttek le. A tengely repülők ennek egyharmadát vesztették. Az északafrikai angolszász invázióval kapcsolatban 300.000 tonna hajótér elsüllyedt és ugyanennyi súlyosan megrongálódott. Semleges becslés szerint tizenötezerre tehető azoknak a katonáknak a száma, akik a tengeri szállítás alatti támadások következtében vízbefulladtak.



Ejtőernyős bemutató Berlinben a téli gyüjtés javára



Helyzetmegállapítás a Ju. 88-on

Amíg az északafrikai harcok döntés nélkül folytak, Toulonban a francia flotta jelentős egységeinél erős De Gaulle és Darlan-párti eltolódás volt észlelhető. A magasabbrangú katonák és tengerészek közötti németellenes mozgalomnak nem vetett gátat a tenger. A kiváltságos helyzetben hagyott touloni erőd és hadikikötő azonban nem maradhatott az Európa ellen tervezett invázió nyitott kapuja. A francia árulások feljogosították a tengelyt arra, hogy Toulont is megszállja. A megszállás következtében a francia flotta legtöbb egységét, az admirális parancsára, elsülylyesztették. A flotta zömének öngyilkosságával Franciaország megszűnt tengeri nagyhatalom lenni. Az önelsüllyesztés helyességéről vagy őrültségéről vitatkozni lehet, mindenesetre a gyarmatait és hajóhadát elvesztett európai Franciaország elérte nemzeti szerencsétlenségének mélypontját. A francia vezetők, akiknek eddigi taktikázása és várakozó szemlélődése igen sokban felelős ezért az újabb csapásért, most választhatnak, hogy tovább is csak szemlélői lesznek az új Európa megszületésének, vagy megkezdik építőmunkájukat belülről és alulról. Német illetékes hely szerint a tengelyhatalmak mindenesetre meg fogják azt akadályozni, hogy Franciaország veszélyt jelentsen számukra.

*

Önálló állami életének 25 éves jubileumát élet-halálharcban üli a finn testvérnemzet. Az egész finn nemzet hadban áll, most már negyedik éve. A bolsevizmus elleni keresztesháborúban büszkén meneteltünk együtt északi testvéreinkkel. Az európai keleti arcvonalnak két gránitpillére van, északon a finn, délen a magyar. Közös kiváló katonai erények, a hűség és megbízhatóság, az igazi bajtársiasság jellemzi a két testvérnemzetet. Mindketten évezredes megpróbáltatások és viharok után lettünk azzá, amik vagyunk. Többezer kilométerre sodort el egymástól a népvándorlás vihara, mégis testvérek maradtunk, nemcsak nyelvünkben, hanem legértékesebb faji és lelki tulajdonságainkban is.

*

A tengeri háború úgy őrli az angol világbirodalmat mint a szú. A hetenként megismétlődő kétszázezertonnás hajótérveszteségek az angol-amerikai hadviselést egyre nehezebbé teszik. Minél több embere és hadianyaga lesz az USA-nak, annál kevesebb a szükséges szállítóeszköz, ami ezeknek a föld minden részén levő arcvonalakra eljuttatja. Cripps elnöklete alatt most egy bizottság alakult, amely a búvárhajóhare elleni védekezés kolumbustojását fogja feltalálni, addig azonban még sokmillió tonna fog a víz alá kerülni a tengely és japán céltudatos tengeri és légi hadviselésének következtében. A convoyok elleni harc, a gyors csapatszállítások elleni küzdelem, a nyilt tengereken és a parti vizeken egyre tizedelő ellenségeink hajóterét, amivel az építés korántsem tud lépést tartani. Hiába találnak ki a sajtóban már olyan hajóépítő eljárást, aminek segitségével szalagon és naponként egykét tízezertonnás hajót lehet Amerikában építeni. Mégis csak máskép kell lenni ennek a valóságban. Különben nem lenne olyan sürgős a búvárhajóelhárítás újabb intézménye élére olyan fontos személyt ültetni, mint Cripps-et.

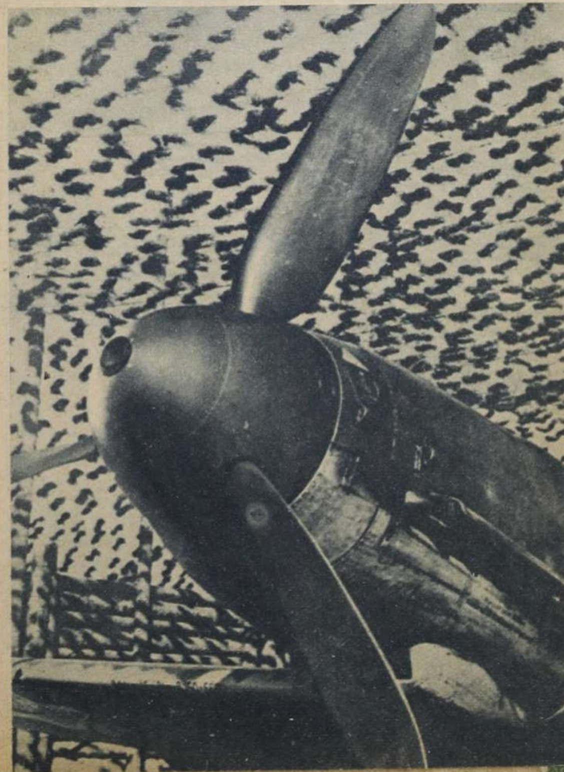
*

A távolkeleti háborúban újabb tengeri ütközet a Lunga-sziget mellett, ismét több amerikai hajó elsüllyesztését eredményezte. Az elintézett japán iajóhad és a megszűnt japán légifölény támadt fel újra, hogy rácáfoljon a kéthónapon át terjesztett amerikai álhírekre. Uj-Guineában és Guadalcanalon harcok folynak és a burmai határon is megkezdődött az erőszakos felderítés mindkét részről. Japán repülők több támadást intéztek indiai, ausztráliai és az óceáni szigetvilágban levő fontos célok ellen jó eredménnyel. A japán háborúbalépés első évfordulóján Japán már világhatalom Távol-Keleten és a Csendes-óceánon. A világ nyersanyagokban leggazdagabb állama.

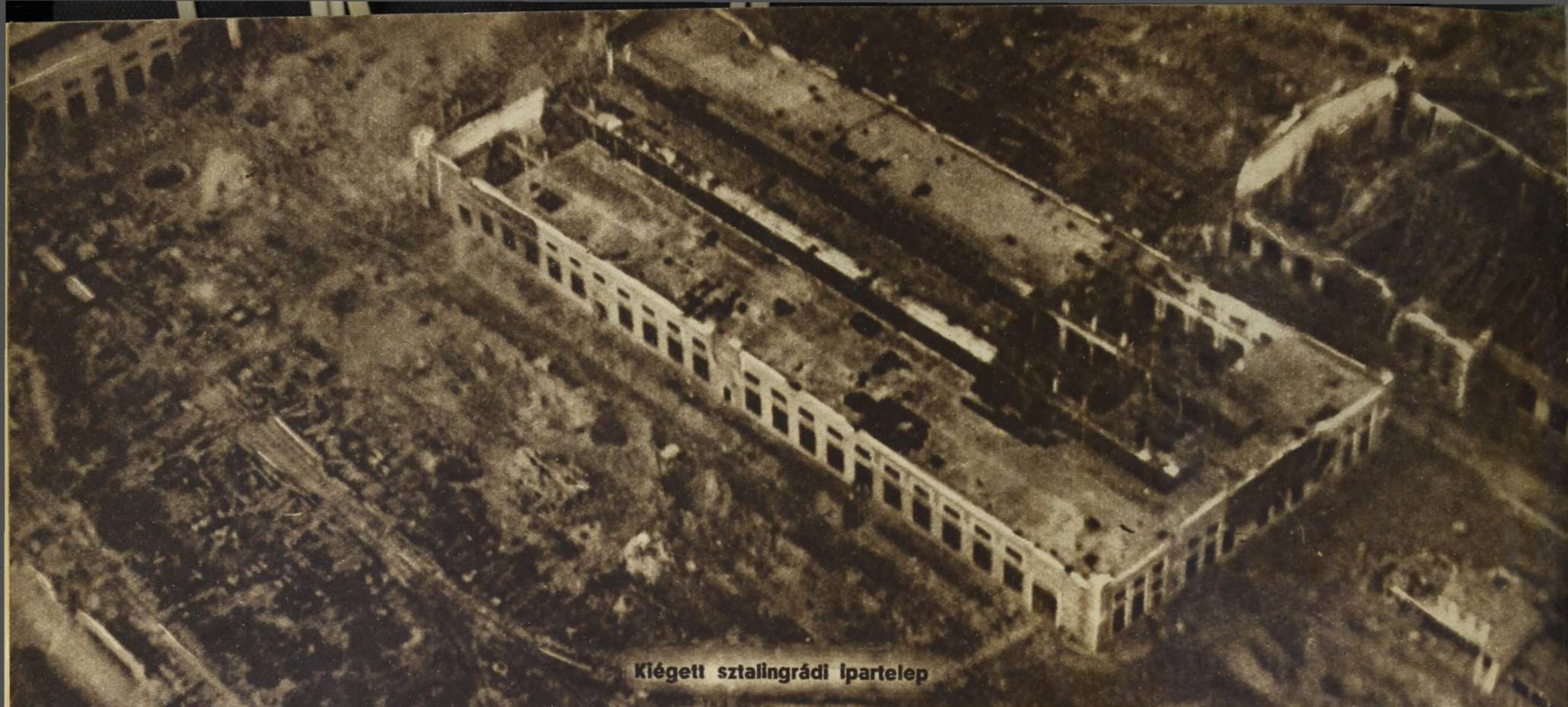
*

Az elmult napokban beszélt a Duce keményen és őszintén, amint háborúban álló nagy nemzet vezéréhez méltó. És az új Európa mellett tett hitvallást Franco spanyol államfő és Ryti, a finn testvérnemzet miniszterelnöke is. Franciaországban a tengelybarát Laval helyzete megerősödött. Ellenségeink hírverésükkel már csak Svédországban és Svájcban tudnak az európai államok közül visszhangot kelteni. Az elmult két hét alatt fokozatosan újra felderült a láthatár, ami ideiglenesen az északafrikai események elsötétítettek. De háborúban élünk ahol az ellenség is érhet el sikereket. A jobb vezetés, a jobb katona és az igaz ügy azonban minden esetben győzedelmeskedik.

Bt.



Álcázó hálóval védett Me. 109



Kiégett sztalingrádi ipartelep



Stukamunka Sztalingrádban



Légvédelmünk jól működött

Jól álcázott Me. gépek valahol a Finn-öböl partján



Himnusz

„Istennel a hazáért!"

December hatodikán, a Kormányzó Úr Őfőméltósága névnapjának ünnepén avatták a kassai repülőakadémia negyedik nemzedékét hadnagyokká. Szeretett kormányzónkhoz való ragaszkodásunknak, személyébe vetett hitünknek egész férfiakhoz illő tanujelét nem fejezhettük ki méltóbban, mint az új repülő hadnagyok eskütételével. A Mindenható akaratából ezen a napon fehér hólepel borította a zászlódíszbe öltözött várost.

Az akadémia udvarán épített díszemelvényen egymásután foglalják el helyeiket a magyar társadalom képviselői. Megjelentek: a m. kir. légierők parancsnokának képviseletében vitéz *Bánfalvy* István vk. ezredes, a Horthy Miklós Nemzeti Repülő Alap elnöke: dr. *Ember* Sándor orsz. gyül. képviselő, gróf *Matuska* német konzul, *Madarász* István egyházmegyei püspök, *Tost* Barna pápai prelátus, főrendiházi tag, vitéz *Juhász* altábornagy, vitézi széktartó, báró *Schell* Péter főispán, dr. *Pohl* Sándor polgármester, *Szentimrey* Pál alispán, *Zachár* István az ítélőtábla elnöke, *Gazdy* Béla a főügyészség elnöke, katonatiszti és polgári küldöttségek. A díszemelvény mindkét oldalán tarka tömegben a város színe-java, a bajtársak, a magyar anyák, apák és kipirultarcú leányok.

A díszemelvénnyel szemben sorakoznak fel az új repülő hadnagyok. Hálatelten száll gondolatuk az ég felé, megdicsőült Kormányzóhelyettes Urunk felé, kinek hívó szavára siettek a magyar légierő zászlaja alá. Itt állanak most eskütételre.

A hadnagyok szakasza mögött az akadémikusokból és a helyi légierő tagjaiból alakult díszosztály vonult fel oszlopban *Sztaics* őrnagy parancsnoksága alatt.

Negyed tizenkettőkor felharsan a kürt, a helyőrségi zenekar a Himnuszt játssza. A *Kormányzó Úr* képviselője érkezik: vitéz csikszentsimoni *Lakatos* Géza altábornagy, kassai hadtestparancsnok. A tisztelgések fogadása után vitéz nemes ditrói *Orosz* Béla repülő ezredes, az akadémia parancsnoka a mikrofon előtt állva, beszédet intéz az avatásra került ifjú bajtársaihoz.

»Bajtársak!

Zászlódíszbe öltözött az akadémia, kettős ünnepet tartunk. Ünnepeljük Magyarország főméltóságú Kormányzóját legmagasabb nevenapján, minden hű magyar eszményi megtestesítőjét. Ünnepelünk a szív alázatos hódolatával és mélyen átérzett hálával azért a kegyelemért, hogy a gondviselő Isten megadta és Vezérünknek rendelte Őt.

A m. kir. »Horthy Miklós« honvéd repülő akadémia különös szeretettel, hálával és hódolattal tekint az Ő fenkölt személyére. Nemcsak azért, mert benne tiszteli Legfelsőbb Hadurát és az akadémia első névadóját, hanem mert a Hazának adta atyai szívének legnagyobb kincsét, büszkeségét és reménységét, az Ő hőslelkű elsőszülött fiát.

Az országgyarapító Hadurunk fia példát adott, örök magyar példát a hősiességre és áldozatul adta ifjú életét nemzete jobbsorsáért.

Ti új repülő nemzedék, akik előtt az Alma Mater kapui most kitárulnak és most elindultok az életbe, hősé magasztosult Kormányzóhelyettes bajtársunktól tanuljatok kemény példaadást és kötelességtudást.

A háborús idők parancsát három szóban foglalhatjuk össze. Hinni, engedelmeskedni és harcolni.

Hinni a Teremtőben és önmagatokban, engedelmeskedni a vezetőknek és harcolni ott, ahová az embert a sorsa állította.

Harcoljatok keményen, kitartással, Istennel Istenért, Hazánkért és magyar létünkért. Ezt parancsolja eskütök, az a szent fogadalom, amelyet a honvédséget jelentő csapatzászló előtt most tesztek.

Bajtársak! Most, amikor fegyvernemünk keblére ölel benneteket, fogadjátok meg, hogy minden tettekben hőslelkű repülőtisztek lesztek, akik készek, ha kell, életüket is feláldozni a nagy eszmékért, melyeknek szolgálatába álltatok. Fogadjátok meg, hogy lángoló hazaszeretettel kötelességeiteket mindig híven teljesítitek és fegyvernemünk ügyét egész szívvel, a szárnyas ember fanatizmusával és hitével viszitek előre.

A beteljesedett vágyak és megvalósult remények órájában ki kell alakulnia mindannyiotok lelkében annak a meggyőződésnek, hogy a betöltött cél soha sem jelent lendítő erőt és ezért újabb munkafeladatok elé kell állítani magatokat. A tudás és erkölcsi erők számára újabb célokat kell kijelölni, amely felé haladva, friss erőt kap a csüggedő akarat és lendületet a munka. A jövő új célkitűzései szüntelen, áldozatos munkát, egy gazdagabb, sokoldalú szakismereteket felölelő hivatás kialakítását követeli meg. Ennek a tudatában azzal a szilárd elhatározással léptétek át az Alma Mater küszöbét, hogy oroszlánrészt kértek a légierőket fejlesztő, s ezzel a magyar nemzet egyetemes hivatását elősegítő történelmi munkában.

Hivatástudatotokat sokszorozza meg, acélozza és erősítse meg a repülők jelmondata:

Istennel a Hazáért!«

A parancsnok beszéde után következett az eskütétel.



Beszél az Akadémia parancsnoka



A rangidős hadnagy beszéde

— Sapkát le! Eskühöz!

A kemény vezényszóra és a zászló előtti tisztelgésre az ünnepély résztvevői hajadonfővel és átmagasztosult, lélekkel Isten szabad ege alatt hallgatják az eskü szövegét, amelyet *Bihácsy* György őrnagy, az akadémia segédtisztje olvasott elő. A szent fogadalom érces hullámai túljutnak az egyén érvényesülésének határain, a nagy magyar közösségnek, vérrel oly bőven áztatott hazánknak vélelmére, megartására és fiatal fegyvernemünk dicsőséges harcaira esküsznek fel itt ifjúságunk kiválasztott értékei. »... becsülettel élünk és halunk!...«

Eskütétel után *Sümeghy* József »rangidős« repülő hadnagy lép a díszemelvény elé, hogy évfolyamtársai nevében búcsúzzék parancsnokaitól az akadémia tanári karától és fiatalabb bajtársaitól. Közvetlen szavakkal köszöni meg fáradozásukat és tanításukat, érzi és tudja, hogy nemzetünk nagy küzdelmében méltóan követhetik a harcos és öntudatos magyar fiúkat. Fiatalabb bajtársaikat szeretettel várják kint a csapatnál, hogy újra egybe forrjon a fiatal »sasok« serege. Beszédét az akadémia hagyományos jelmondatával fejezi be:

— Istennel a Hazáért!

A Kormányzó Úr képviseletében vitéz csikszentsimoni *Lakatos* Géza altábornagy intézett az új hadnagyokhoz buzdító és bátorító szavakat és a magyar haza iránti szent kötelességteljesítésre szólította fel őket.

Az akadémikusok a Kormányzó Úr képviselője és a felavatott hadnagyok előtt díszmenetben vonultak el.

Az ünnepély után a Kormányzó Úr képviselője, az akadémia parancsnoka és tanári kara, a meghívott előkelőségek és az újonnan avatott hadnagyok díszebéden vettek részt.

Magyarország egyik legjobb repülőmodelezője ötgyermekes MÁV altiszt

Magánúton vizsgázik a negyedik polgáriból, hogy gyermekeit taníttathassa

Néhány hónap óta egyre nagyobb figyelemmel nézik modelező szakköreink *Lovász* Sándor MÁV. altiszt munkásságát. *Lovász* 39 esztendős. Két év óta modelezik mindössze, de páratlanul kecses, finomművű kis gépek kerülnek ki keze alól. Szinte egyedülálló tehetség a modelezésben szűkös körülményei között. Öt gyermeke van. A legnagyobb 16 esztendős a legkisebb 3 hónapos.

Meglátogattuk Lovászt rákospalotai kis otthonában.

Bizony, eléggé szűken vannak az Ida utcai kis bérelt lakban. Néhány négyzetméteres kis előszobájukban rendezkedett be: gyalupad, satu, munkaasztal.

Leülünk és Lovász elbeszélgeti, hogyan s miért házasodott össze a kisgépépítéssel?

— Tetszik tudni, előzőleg Debrecenben szolgáltam s már ott is mindig húzott valami a gépszerkesztéshez. Egyszer szerkesztettem két bádogdobozból egy kis gőzturbinát. Előbb megrajzoltam, azután igen precízen megépítettem. 10.000 fordulattal dolgozott, de a végén szétment, hiszen nem volt semmiféle biztosító szerkezet rajta.

— Dehát jöttek ezek a csepp gyerekek, bizony nehéz volt tőlük mozogni, meg a szolgálat is nehéz volt. A végén »öreg« fejjel kezdtem modelezni, nem is olyan régen. 1940 júliusában vittem be először kiállításba két kisgépemet. A Cavalloni-kör kiállítása volt, egy vitorlázó modelt és egy kis stukát állítottam ki, s nagyon jólesett, hogy mindjárt felfigyeltek a munkámra és erősen kérdezgették, hogy ki vagyok, mi vagyok és hogyan csináltam őket.

Laptársunk, az *Ifjú Repülő* országos pályázatot hirdetett különböző modelszerkesztési feladatok megoldására. A modelező MÁV. altiszt beküldött egy behúzatlan vitorlázó-modelt — saját szerkesztését — és egy pöttömnyi Héjját. A bírálóbizottságnak könnyű dolga volt, amikor első díjjal tüntette ki Lovász munkáit. A figyelem most már ráirányult és megbecsülését csak öregbítette, amikor megtudták róla, hogy MÁV. aero-kört szervezett már és hogy ő tanítja modelezni a rákospalotai leventéket és a polgári iskola növendékeit.

Most a B. V. 141-es aszimmetrikus gép modelmását építi, hihetetlenül finom és precíz munkával.

— Tessék elhinni, nem könnyű dolog számomra a modelezés, mert nagy gond a — hála Istennek — népes család, s a szolgálat is elég erős. Reggel igen korán kelek fel, fél 7-kor háromnegyed 7-kor kell bent lenni a hivatalban. Bent vagyunk délutánig, azután minden nyolcadik napon ügyeleti szolgálat este nyolcig. Minden negyedik vasárnap is ügyelet.

A MÁV. déli üzletvezetőségénél hivatali altiszt Lovász, a modelezés nagy tehetsége. Begyujt, takarít, mint minden más hivatali altiszt, napi postát rendez, ügyiratokat hord-visz s ha küldik, leszalad uzsonnáért, cigarettáért a tisztviselő uraknak.

— Ez a beosztásom, ez a dolgom. Talán csak abban nem vagyok altiszt, hogy borravalót nem fogadok el. Nem azért, mert megalázásnak venném, ha valamelyik hivatalbéli elöljáróm 20 fillér borravalót adna, hanem, — mert egyszerűen nem tudom elfogadni.

Kérdem, hogy mennyi a javadalmazása?

— Nem sok, komoly anyagi gonddal kell megküzdenem. Kézhez kapok alig 300 pengőt. Ebből elég megélni, ruházkodni. Taníttatásra már nem futja. 16 éves kisleányomat ki kellett vennem az idén a kereskedelmi iskolából, mert nem tudom előteremteni a tandíjat. Altiszt vagyok, a gyerekek után 16 esztendős korukig kapok csak nevelési segélyt, így nem tudok mai sorsomból kiemelkedni. Most tanulok, hogy megszerezzem a segédtisztséghez szükséges négy polgárit.

Fia, ifj. Lovász Sándor, harmadikos polgárista. A modelező vasutasaltiszt pedig magánúton tanulja a polgári iskola harmadik évfolyamát.

— Egy vezérkari tiszt tanít, hamarosan levizsgázom a harmadikból, a nyárra negyedikből, azután beadom a kérvényt. Ha átminősítenek segédtisztté, több fizetésem lesz és a gyerekek után is tovább kapok neveltetést, kisleányomat egyévi kényszerszünet után beiratnatom majd újból a kereskedelmibe. Szeretném, ha érettségizhetne és kenyeret adhatnék a kezébe. Valamennyit tud már gép- és gyorsírni, de kijön most, szegénykém, a gyakorlatból...

20—22 óra alatt építi meg Lovász Sándor nagyszerű repülőmodelljeit, amelyeket végig kellene vinni valamennyi aerokörben mintának. Oktatni kellene végtelen türelmét, anyagismeretét, anyagszeretetét, főleg szívósságát, amellyel a legapróbb megoldási módok részletismeretébe is elmélyed.

Hányszor megtörtént, hogy a totyogó apróságok játék közben ráléptek műveire s összetörték sok-sok éjszaka szerkesztő- és építőmunkáját.

— Persze — mondom — megverte őket?

Csendesen, fejetrázva feleli:

— Dehogy! Megverni őket ezért?!... Nem tehettek róla, gyerekek, még nem ismerték a munka értékét... Inkább magyarázgattam nekik s mutogattam. Igy azután »megkapták a bajt« A nagyobbik, polgárista fiam, Sanyi már díjat nyert modelversenyeken. A kisebbik pedig a hulladékokból ragasztgat repülőgépeket. Beleszoktak. Hamarabb elkezdhetik, mint én, remélem, többre is viszik.

Lovászné, akire hétfőnyi család ellátásának nehéz munkája hárul, soha egyetlen szóval nem kifogásolta, hogy férje »nem nekivaló« passzióra áldoz időt és bizony pénzt is.

— Azt is megszoktam már — mondja — hogy minden szekrényfiókom tele van rajzokkal, sablonokkal.

Lovász, persze, tele van tervekkel. Ujpest és Rákospalota leventéit szeretné összehozni vitorlázórepülésre.

— Egyelőre az is elegendő lenne, ha A. vizsgáig elmehetnének itt a fiúk...

Minden vágya a téli modelverseny:

— Hamarosan megrendezzük az első téli modelversenyt. A model jósága, megfelelősége, szerkezeti kiválósága tapasztalataim szerint a keményebb téli

(Folytatás a 14. oldalon)



Lovász „műhelyében"



BV. 138 vízi távolfelderítő gép



Sebesülteket is szállít a Ju. 52

Még egyszer hadi légi utánszállítás és légiforgalom

Egyik legutóbbi számunkban beszámoltunk a katonai vonatkozású légi utánszállítás kérdéseiről és rámutattunk az interkontinentális légiforgalom kérdéseinek vele kapcsolatos összefüggésére. Mint ahogyan — különösen Németországban — a légiforgalomból alakult ki kényszerüleg és legjobban a katonai légi csapat- és anyagszállítás és annak békeszervezete, géptípusa döntően befolyásolta hadműveleti alkalmazhatóságát, akként alakul ki majdan biztosan a világlégiforgalom a háború után a katonai légitömegszállítás gyakorlati tapasztalatain okulva a katonai légiszállításból. Számos jel máris arra mutat, hogy egyetlen nagyhatalom sem akar kimaradni a világhálózat főbb útvonalairól és a most nyert tapasztalatok értékesítése alapján már megtörténnek a kezdeményező előmunkálatok az üzemi megszervezésre. Néhány kérdés még tisztázatlan, ámbár a mostani valódi világháborús katonai követelmények olyan meredek teljesítménynövelésekre vezettek sebesség, hatótávolság és üzembiztosság tekintetében, hogy a repülés világviszonylati távokra most valóban éretté vált.

Állandó vita tárgyát képezi, hogy az interkontinentális légiforgalom jövendő gépei szárazföldi vagy óriásvízigéptipusok legyenek-e annál is inkább, mert mindenütt terjedelmes óceánterületek átrepülésével kell számolni. Amint már előző cikkünkben is megemlítettük a kérdés bennünket is érdekel, mert földrajzi helyzetünknél fogva a keletre irányuló vonalak elkerülhetetlenül érinteni fognak bennünket, másrészt még vízigépmegoldásnál is, a Balaton tava igen kedvező induló- és leszállóterületet képviselne. Hozzátesszük azonban, hogy a repülőszakértők zöme a szárazföldi repülőgép mellett foglal állást és mi is úgy látjuk, hogy a gyakorlati tapasztalat e mellett szól. Ennek alátámasztására nézzük a légiforgalom multját:

Az Imperial Airways 1931 óta tartotta üzemben a London—Ausztrália vonalat és ezen majdnem kizárólag a négymotoros „Short“ repülőcsónakot alkalmazta. A 36 gépes állományból aránylag rövid idő alatt majdnem a fele esett ki az igen költséges gépeknek, míg az ugyanazon vonalon a Távol Keletre repülő hollandi K. L. M. légiforgalmi vállalatnak a 15.000 km-es Amszterdam—Batavia vonalon éveken át nem volt kényszerleszállása a tengeren szárazföldi repülőgép típusaival (Fokker és Douglas), ámbár a Földközi-tengeren és Indiai-óceánon nagy tengerterületeket repült át. E mellett a fürge hollandusok szárazföldi gépeikkel kétszeres sebességgel repültek az angolokkal szemben és így nagy konkurrenciát fejtettek ki a forgalomban az angoloknak.

Szívós energiával, de gyenge eredménnyel bonyolította le a francia „Aeropostale“ (később „Air France“) a délamerikai Toulouse — Buenos Aires vonalat különböző vízirepülőgéptípusokkal. Igen kevés szerencsével dolgozott ez a vállalat, több gépet teljesen elvesztett és repülőhalált halt a vonal megteremtője Mermoz is. Csak a négymotoros Farman szárazföldi géptípus bevetése után lehetett a vonal rendszerességéről és üzembiztosságáról beszélni.

Igen jó eredménnyel dolgozott a német „Luft Hansa“ a délamerikai vonalon Dornier vízigépekkel, amennyiben a nehéz terhelési vízigépek startjának rizikóját egy katapult hajónak alkalmazásával körülbelül a féluton, kiküszöbölte. Természetesen egy ilyen, körülbelül 4000 tonnás hajó alkalmazása — néha egyszerre kettő is volt bevetve — igen megnövelte az üzemi költségeket. De mind az Air France, mind a Luft Hansa csatlakozásban a délafrikai és délamerikai tengerpart mentén megint csak a sokkal gyorsabb és gazdaságosabb szárazföldi gépekkel folytatta a légiforgalmat. A délamerikai viszonylatban, mint harmadik, az olasz „Lati“ csatlakozott később. Ennél már kezdettől fogva az igen gyors Savoia-Marchetti S. 79. szárazföldi repülőgéptípus került alkalmazásra, holott Olaszország a vízirepülés terén tekintélyes eredményeket ért el. (Balbo távrepülések, Schneider kupa, stb.)

A „Pan American Airways“ (P. A. A.) rendelkezik kétségtelenül a legnagyobb, főként vízirepülőgépekkel lebonyolított repülőhálózattal. Először, 1932 óta helyezték üzembe az Észak-Amerika, Közép- és Dél-Amerika vonalat Sikorsky S. 42. A. és Martin 130. vízigépekkel, majd 1936-ban az Észak-Amerika, Haway, Fülöp-szigetek, Kína vonalat. A ma világszerte ismert 40 tonnás Boeing 314. „Clipper“ típus 1939 tavasza óta került az Észak-Atlanti és Csendes-óceánon bevetésre.

De a P. A. A. emellett nem hanyagolta el a szárazföldi típusokat sem. Így az amerikai vonalakon, le Dél-Amerikáig a 20 tonnás Boeing 307 „Stratoliner“ szárazföldi géptípus került alkalmazásra, amellyel 35 utas, 3000 km-es útszakaszokon át kerül 325 km/órautazósebességgel szállításra. Ezáltal a Miami, Rio de Janeiró utazási időt 4 órával rövidítették meg két nap, 7 órára, ami igen szép eredmény.

Ezek az edidgi légiforgalmi tapasztalatok. Repülőszakemberek előtt nem vitás, hogy mivel a vízirepülőgép kompromisszum — egyidejüleg repülőképesnek és tengerállónak kell lennie — kényszerüleg az ellentétes kifejlesztések miatt — legalább is a mostani nagyságmegoldásban — a repülésben alatta kell maradnia a szárazföldi gépnek. Az úszásra a repülőgép vagy — kerekek helyett — úszókkal rendelkezik, vagy maga a törzs van csónakként kiképezve. Utóbbi megoldás a kis és közepes vízigépeknél korántsem jelent előnyt, mert a hullámverés miatt egyes részeket kényszerítőleg magasra kell helyezni, úgyszintén a kormányfelületeket, ami kedvezőtlen aerodinamikai törzsformát ad. A keresztegyensúlyozáshoz kis úszócsonkokat kell alkalmazni a szárnyfelületek végén, amelyek nagy légellenállást jelentenek és csak óriásgépeknél vonhatók be repülés közben.

További hátrány a vízigépnél, hogy az úszótesteken a starthoz élesen kiképzett lépcsők vannak, amelyek szintén káros légellenállást jelentenek. Ezeket lesimítani nem lehet, mert akkor a vízen való siklásnál a víz nem válik le megfelelően és a gép nem tud elemelkedni a vízfelületről. A törzset a vízigépnél igen erősnek kell kiképezni, mert leszállásnál a felülődés a vízfelületre igen kemény, rugózás lehetetlen, tehát építési súlytöbbletet igényel.

Emelkedő vízirepülőgépnagyságoknál

ezek a hátrányok bizonyos mértékig csökkennek, mert az úszócsonkokat be lehet vonni és a törzsnagyság révén a motorokat, kormányfelületeket vízmentesen, aerodinamikailag előnyösen be lehet építeni. Az ebbeli fejlődést legjobban mutatja a Rohrbach „Rocco" (kényszerű magasbeépítés), Dornier Do „Wal" (előnyösebb motorbeépítés és úszóelrendezés) és végül a Dornier Do. 26. korszerű tengeri távolfelderítő típus, ahol a 4 motor tandemelrendezésben beilleszkedik a szárnyfelületbe, a szárnyúszók bevonhatók és az egész gép igen szép aerodinamikai formát mutat.

Óriási vízigépeknél a fel- és a leszálláshoz szükséges segédberendezések súlya nem emelkedik annyira, mint a hasonló terjedelmű szárazföldi gépeknél a futószerkezet súlya. A kifogástalan összehasonlítás természetesen nem könnyű a két repülőgéptípus között, mert sok különböző szempontot kell az összehasonlításnál tekintetbe venni. Amerikai kísérletek alapján végzett vizsgálati adatok szerint 35 tonnánál nagyobb repülősúlyú gépeknél a vízigép előnyben van a szárazföldi gép fölött. Például Sikorsky kísérleti adatai szerint, azonos teljesítmények és hasznos teher mellett a 100 tonnás vízigépet 5%-kal kisebb építési súllyal lehet megépíteni, mint szárazföldi típusként.

Ha repülőteljesítményekben fölénybe is van a szárazföldi repülőgéptípus a vízigépekkel szemben, mégis vannak bizonyos feladatok, amelyek vízigépekkel előnyösebben oldhatók meg. Hegyes területeken, vagy különleges éghajlati viszonyok mellett, például a trópusokon a repülőterek telepítése és üzembetartása igen nehéz és költséges. Ha azonban ilyen vidékeken vízfelületek vannak, úgy ezek olcsó és kezelést nem igénylő repülőtereket jelentenek. Tógazdag területeken, mint például Kanadában, Finnországban és Svájcban a helyi légiforgalom vízigépekkel igen gazdaságos. A vízigépnek a nagy óceánokon eddig nagy cselekvési területe volt, mert a motorok kiesése a repülőgépen annak kényszerleszállását jelentette a vízfelületen, ami szárazföldi típusnál a gép elvesztését jelentette. A vízigép bizonyos körülmények mellett sokáig úszóképes maradhat — viharos tenger mellett nem eléggé tengerálló — és például egy Dornier Do. „Wal" 8 napig maradt az Atlanti-óceánon úszóképes, míg egy hajó a személyzete felvette. De a mai többmotoros géptípusoknál természetesen az üzembiztosság igen emelkedett és kevés valószínűség szól amellett, hogy egyszerre valamennyi motor leálli. Az amerikai légiforgalom, 1940 óta közölt statisztikai adatai szerint a motorhibákra visszavezethető balesetek számadata csak 10.66% volt. A relatív legkisebb százalék az összes lehetséges baleseti okok között. Tehát igen kicsi a rizikója annak, hogy a többmotoros hosszútávú szárazföldi repülőgép motorhiba miatt esetleg a vízbe esik. Egyéb baleseti okok, mint gépvezetési, navigációs, időjárási szerencsétlenségek mindkettőnél egyformán előállhatnak. Bizonyos, hogy a polgári feladatokon kívül számos olyan katonai feladat adódik, amit vízirepülőgép előnyösebben végezhet. Igy a tengerészeti felderítés keretében a vízigép azzal az előnnyel bír a szárazföldi géppel szemben, hogy üzemanyagfogyasztás nélkül sok várakozási időt tölthet egy bizonyos tengerrészen. A behajózott vízigépnek nincsen szüksége nagy fedélzeti berendezésre a fel- és leszálláshoz és természetesen bombatámadás nem rombolhatja el a gurulópályát a vízirepülőkikötőben.

A 300, 400 vagy pláne 500 tonnás nehéz szupervízigépek tervei nagyon szépen festenek a papíron vagy a képes folyóiratokban. De már a hajózásban is bizonyos idő óta rájöttek arra, hogy a szuperluxus hajók kifejlesztése („Normandie" és „Quen Mary") helytelen irányzatot jelent, nem gazdaságos és csak jelentős állami szubvenciókkal tartható üzemben. Ebből a légiforgalom is tanulhat.

A légiforgalomban a szárazföldi géptípus kétségtelenül előnyben van a vízigépekkel szemben, bármely távolságra és bármely területen. A vezető repülőgépgyárak az Egyesült Államokban, Németországban és Olaszországban már igen behatóan foglalkoztak hosszútávú szárazföldi repülőgépek kifejlesztésével.

Ez a fejlesztés nem szakadt meg a háború miatt sem. A már említett Boeing 307 „Stratoliner" mellett felemlíthető a Douglas D. C. 4, Curtis C. W. 20, Lockheed L. 49 „Constellation", valamennyi 30 tonnával, Focke Wulf F. W. 200, 14 tonnával, (amely a Berlin—Newyork—Berlin távolságot non stopban repülte) Junkers Ju. 90. 22 tonnával, Piaggio P. 108. C. és Douglas B. 19. 64 tonna súllyal.

Angol források szerint a németek most alkalmazták először az orosz arcvonalon a Junkers Ju. 290. B. típust, amely mint szállítógép a 4 főnyi személyzeten kívül 50 fő ejtőernyőst fogad be teljes felszereléssel. Ez a típus a Ju. 190. B. forgalmi gép továbbfejlesztését képviseli. Figyelemreméltó adatai: fesztáv 37.50, hossz 26.50, magasság 6.50 m. Négy 1000 lóerős Bramo—F. motorral, sebessége körülbelül 400 km/óra, hatástávolság 2100 km, csúcsmagasság 6100 m. Ezek a repülőgépek, vagy bizonyos változataik jelenleg a háború szolgálatában állanak, mint csapatszállító, távolfelderítő vagy távolbombázógépek, de hamarosan eljöhet az idő, amikor tapasztalati eredményeik az interkontinentális légiforgalom szolgálatában fognak gyümölcsözni.

vitéz Szentnémedy Ferenc ezredes

(Folytatás a 12. oldalról)

időben mutatkozik meg igazán. A nyári, tavaszi, őszi versenyeken szerencse is kell. Láttam már kvalitásokban harmadrangú modeltől is szerencsés körülmények között csúcseredményt. Talán nincs szerencse, de van erőpróba.

— Sándor, kérem — mondják neki a hivatalban — hozzon friss vizet az üvegbe, s menjen le egy doboz cigarettáért.

Sándor megy, mert ez a mestersége. Ha hazamegy, a család mindennapos gondjaival kell vesződnie. Tüzelő van, de menni kell burgonya után, hús után, tej után, minden után. Hiszen azért, mert Sándor altiszt mellékesen modelezik, nem szenvedhet szükséget a népes család.

— Nincs annál nagyobb boldogságom — mondja — ha együtt ülünk az asztalnál s sorra megszólalnak a gyerekek: Apuka, kérek még!...

Mint a vas, olyan egészségesek a Lovász-gyerekek. Az apróbbak még nem tudják, hogy apuka azért jár most magánuton iskolába, hogy ők nagyobb darab kenyeret kapjanak, jobb ruhát, több iskolát. Azt sem tudják, hogy apuka »csak« hivatali altiszt ugyan, de sokezer magyar modelező ifjú tisztelettel néz fel rá; hogy apuka kisrepülőgépei feltűnést keltettek a magyar modelezők világában. Bizonyosan a Máv. üzletigazgatóságon sem tudják az urak, hogy ha Sándor altiszt néha elgondolkozik, nem attól van, hogy szórakozott, hanem éppen eszébe jutott valami újfajta szárnybekötés megoldása.

Raczkó Lajos

A BULGÁR REPÜLÉS

A bulgár testvérnemzet az utóbbi években hatalmas arányban fejleszti repülését. Különösen 1936 óta, mikor Lukoff tábornok került a hadügyminiszteri székbe, az egész bulgár repülésügyet új alapokon építették fel. A nagyarányú fejlesztési programmból ki kell emelni: a hadirepülőgépek számának növelését; új repülőterek építését; a vitorlázórepülés meghonosítását s új légiforgalmi vonalak megnyitását (Szófia—Várna 420 km; Szófia—Plovdiv—Burgasz 460 km.) 1939-ben a háború kitörése előtt a következő légiforgalmi vonalak érintették Szófiát: 1. Szófia—Belgrád—Budapest—Bécs—Berlin; 2. Szófia—Bukarest—Varsó—Danzig (Lares); 3. Szófia—Isztambul; 4. Szófia—Szaloniki—Athén. Valamennyi vonalon sűrű járatok közlekedtek. Ezenkívül megindult a közlekedés a Szófia—Burgasz—Odessza (s onnan Moszkva) útvonalon is. A háborús események következtében ma csupán a Szófia—Berlin vonal maradt üzemben. Forgalma igen nagy, úgyhogy 3—4 járattal előre kell helyet biztosítani.

Ma a bulgár repülés újjászervezése befejeződött s a repülő-, valamint a földi személyzet kizárólag bulgárokból áll. Több repülőgépgyár van az országban, egy központi repülőiskola, nagyméretű műhelyek s nagyszámú repülőtér. A repülés iránt nagy érdekődés mutatkozik. Minthogy a központi repülőiskola felvételi létszáma korlátozott, minden évben rengeteg jelentkezőt kell elutasítani helyhiány miatt. Ugyancsak aránylag sok bulgár repülő van külföldön is, így a braziliai légügyi hivatal igazgatója is bulgár, az Egyesült Államokban pedig Assen Jordanoff tett szert nagy hírnévre.

Az ország kis területe miatt nagy belföldi légifogalmi hálózat nem alakulhatott ki, mégis a háború után valószínűleg fontos vonalak indulnak, így Ruszcsuk—Szófia—Bitolj—Szaloniki és Várna—Szófia—Szkoplje stb. Igy a Malert-re is nagy feladatok várnak a Budapest—Szófia—Isztambul vonal megteremtésével.

A vitorlázórepülés a legújabb időkben fejlődött erősen. Jórészt magánkezdeményezés vetette meg alapját s ebben nagy része van a Gázvédelem és Repülés lapnak is. Szófiában, Szkopljében és Plovdivban vannak vitorlázórepülőegyesületek. Ez év május 7-én volt Szófiában nagy vitorlázó-műrepülőbemutató. Idén ősszel nyilt meg egy új nagy vitorlázórepülőiskola (Eddig csak Szkopljében volt.)

Az elemi iskolákban s a gimnáziumokban a modelezés erősen fokozódó mértékben kelti fel az ifúság érdeklődését. Sokezer tanuló vesz részt a modelező munkában. Laptársunk évente többtizezer modeltervet, leírást, építési utasítást oszt szét ingyen a bulgár iskolás ifjúság között. A repülő szakkönyvek terén érezhető hiány van, repülésügyi folyóirat kettő jelenik meg.

Említésre érdemes, hogy először 1912-ben vettek részt bulgár hadirepülők harcvállalkozásban, mikor a tráciai Odrin (Adrianopolisz) erőd ostrománál felderítésre vetették be őket. Később az erőd



13.000 ember élete árán bolgár kézre és jutott. Ebben az időben érte Szvilengrád felett halálos baleset a bulgár Toprakcsieff pilótát, aki így a hadirepülés első hősi halottja.

Ma még nem vett részt az új háború hadműveleteiben a bulgár légihaderő. Még nem jött el a nagy pillanat. Mint megbizható őrszem vigyáz és őrködik a bulgár légierő a Balkán-félsziget déli és délkeleti részén és őrzi a Közép-Európa szíve felé vezető utat. Ennek keretében a bulgár pilóták többször harcbakeveredtek ellenséges gépek elűzése közben. Az ellenséges légitámadások során a bulgár légihaderő mellett az újjászervezett légvédelem is átesett a tűzkeresztségen és megállotta helyét.

Dr. Zachari Gamoff

REPÜLŐSAJTÓ BULGÁRIÁBAN

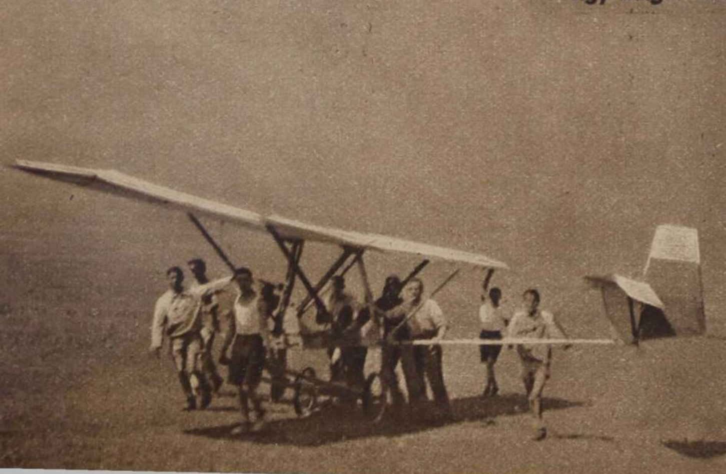
Bulgár testvéreink, noha a neuilly-i békediktátum annakidején számukra is eltiltotta a repülést, sohasem vesztették el érdeklődésüket a repülésügy iránt. Ennek egyik legbeszédesebb tanujele a »Gazova Zasita i Aviacija« (zGázvédelem és Repülés«) című szaklap, amely immár tizenkét esztendeje lát havonta napvilágot Szófiában. Ez a lap irányítja a bulgár repülés polgári és sportrepülés életét s egyben nagyarányú felvilágosító munkát végez a légoltalom és légvédelem terén.

Nem csupán bőven illusztrált, szépen szerkesztett füzeteivel végez a lap nagyarányú nemzet- és honvédelmi fontosságú munkásságot testvérnépünk körében, de a légoltalom fejlesztésére többszínnyomatású falitáblákat ad ki és a bulgár légoltalmi szervezetek kiépítése nagyobbrészt a lap útmutatásai alapján történt. Éppen ezért általános elterjedtségnek örvend s minden néprétegen szivesen olvassák.

Főszerkesztője dr. Zachari Ganoff, aki egyébként vegyészdoktor s hazájában igen jól ismert ujságíró. A lap főszerkesztői tisztjében végez nagyszabású irányító munkásságot, de emellett fontos feladatot teljesített a vegyi háborúról írott nagy munkájával. Érdekes, hogy még 1938-ban írt egy elbeszélést (mely egyébként nagy feltűnést is keltett), ahol leírja, milyen hatással lesz s hogyan fog lezajlani egy képzelt ellenség első légitámadása a bulgár fővárosra. 1941-ben a bekövetkezett tényleges légitámadás fényesen igazolta az írót.

Lapunk állandó kapcsolatban van az ujsággal és főszerkesztőjével s jelen számunkban dr. Ganoff tollából hozunk egy cikket a bulgár repülésről. A »Magyar Szárnyak« is eljut Szófiába és értesüléseink szerint ott igen jó hírnévnek és megbecsülésnek örvend.

Egy bulgár vitorlázó iskolában





Madártávlatból

A Kormányzó Úr Őfőméltósága december hó 6-án hosszabb kihallgatáson fogadta lapunk főszerkesztőjét, Jánosy Istvánt, aki ez alkalommal átnyujtotta neki a dicső emlékű Kormányzóhelyettes Úrról írott »Vitéz Horthy István, a repülő« című könyvének első díszkötésű példányát. Főméltóságú Urunk a könyvet kegyesen fogadta.

✱

Gróf Zichy Nándor az országgyűlés alsóházában elmondott beszédében végre kimerítő részletességgel rámutatott nemzeti repülésügyünk égető fontosságú kérdéseire. Nem általánosságokban mozgott ez a beszéd, hanem végre az ügy részleteinek mélyére is hatolt, mert megmutatta a problémákat s rávilágított a helyes megoldásokra is.

Az elmúlt három háborús év eredményei minden szónál ékesebben mutatják, hogy a nemzet függetlenségének és önállóságának egyik legfontosabb záloga az erős légihaderő s ennek tényleges és eszmei tartaléka: az erős, céljait ismerő sportrepülőtársadalom.

✱

A téli időszak kevesebb cselekvésre készteti honvéd repülőinket a keleti arcvonalon. Harcaik az elmúlt nyár nagyfontosságú hadműveletei során szövetségeseink osztatlan elismerését vívták ki. Bombázóink önfeláldozó bevetései nagyjelentőségű szovjetorosz hadicélok ellen, vadászgépeink biztosító járőrei, amelyek a csapataink feletti légteret feltétlenül kezükben tartották, közelfelderítőink értékes tevékenysége a helyi jelentőségű célok felderítésében megfelelően méltatásra került a magyar hadijelentésben, de mindezeken felül, a szomszédos német és olasz repülőbajtársak legnagyobb csodálattal vették körül távolfelderítőinket. A magyar távolfelderítők nagy bevetési száma, légigyőzelmeik s — ami egyben főfeladatuk — rendkívül értékes jelentéseik messze mélyen fekvő szovjet célokról, mindig és minden pillanatban megbízható tájékoztatást adtak a magyar hadsereg parancsnokságának s a velünk együtt harcoló német hadseregcsoport vezetésére is döntő befolyással voltak.

✱

Testvérlapunk, az »Ifjú Repülő« nagyszabású pályázatának első részleteredményei a lap legújabb számában már napvilágot látnak. Ez a pályázat — minden önteltség nélkül mondhatjuk — százszázalékos sikert aratott. A magyar modelezőtársadalom legjava küldte be munkáit. Szerepelt a pályaművek között az országos időtartamrekord birtokosa (Benedek György »Uborka« modelje, mely »uborká«-hoz méltatlanul 51 percen felül repült), egy érdekes csapkodó szárnyú model, a Héjja-gép kicsinyített, kitűnően repülő modelje és számtalan más olyan model, amelynek közzététele az egyetemes magyar modelezés erősödését mozdítja elő. Külön érdekessége volt a pályázatnak az a csoport, ahol a ma helyenként nehezen elérhető faanyag helyett pótanyagokkal (legyünk őszinték: hulladékanyagok felhasználásával.) igyekeztek a leleményes pályázók biztosítani a modelépítés anyagait. Találunk itt használható ujságpapír-kasírozású anyagot, egy elmés pályázó a kukoricaszárból készít héjtörzset. A pályázatok magas színvonalról tanuskodnak: a rajzok kivitele elsőrangú, a részletmodelek elkészítése igazán tökéletes. Éppen ezért az »Ifjú Repülő« pályázatára beküldött munkákat, ha erre lehetőség mutatkozik, valahol a városban, forgalmas helyen ki is fogjuk állítani, hadd lássa a főváros közönsége, milyen fejlett fokon áll ma a magyar modelezés. Az értékes díjak pedig szolgáljanak elismerésül és buzdításul a pályázóknak.

✱

Másik testvérlapunk, a Repülés Tudomány, szintén nagyarányú előkészületek alatt áll. Második számát, az országszerte elismerést keltett első szám után, most rendezzük sajtó alá s tartalom szempontjából az elsőt jóval felül fogja múlni. Az első számmal ellentétben sokkal több gyakorlati hasznú, rövidebb cikk lesz a lapban s ennek alapos hasznát vehetik mindazok, akik a ma rohamosan terjeszkedő magyar repülőipar mérnöki gárdájában tevékenykednek. A Repülés Tudomány egyébként is céljául tűzte ki, hogy a magyar tudományos repülőirodalmat minden lehetőséghez képest kibővíti. Ennek újabb bizonyítéka, hogy az Aerotechnikai Intézet egyik tanársegédjének doktori értekezését is a lap adta ki.

✱

A légierők zenekara, mely honvéd zenekaraink között korban a legfiatalabb, de hírnévben máris előkelő helyre tett szert, most munkakörén messze túlhaladó feladatot is vállalt. Egy részlege kiment a keleti arcvonalra, hogy ott a téli hadjárat alatt a tábori színházzal együtt végiglátogassa honvédeinket és ha kell, vidám, ha kell, mélabús dallamaival egy kis otthoni levegőt teremtsen a dononinneni arcvonal sok kemény harcokat látott honvédei között. Tudjuk, hogy a zenekar ennek a feladatnak fényesen meg fog felelni. Egyébként is a legnagyobb elismerés a zenekar számára — s ez nem kis mértékben Doroszlai Károly vezetőkarnagy érdeme — hogy a honvéd kívánsághangversenyeken nagyszerűen szerepelt s így a Légierők zenekara nem csupán a repülőegyenruha, de a biztos zenei tudás következtében is belelopta magát mindenki szívébe.

✱

A Beszkárt sportrepülő egyesülete példáján okulva, még két magyar sportrepülő egyesület, a MÁV és a BSE is elhatározta, hogy beszerez Arado 79. típusú sportgépet. Ez a kis gép nagyszerű teljesítményével és időálló építésével messze kiemelkedik az európai sportgépek közül, csupán a mi Nebulónk és a lett VEF. J. 16. (alkalomadtán ismertetjük lapunkban) veheti fel vele a versenyt. Nem csupán a világrekord birtokosa, de hozzáfűződik Kormányzóhelyettes Urunk Budapest—Bombay közötti rekordrepülése is.

Műegyetemi sportrepülő-egyesület Sopronban

1942. tavaszán alakult meg. Nem tudott róla senki. Hiszen alig voltak néhányan. Egy-két lelkes magyar fiú. Egy kis csoport csupán. De tudták, hogy lenniök kell, dolgozni akartak, tudták ,hogy hivatást fognak betölteni.

Most már Sopronban is működik az Egyesület. Már 40 tagot számlálhat. És bár az Anyaegyesület szeretettel és igen bőkezűen támogatja, mégis óriási nehézségekkel küzd. Sem hangáruk, sem repülőterük nincs. Mindezt úgy kapják a helyi Cserkészrepülő Egyesület jóvoltából.

Mégis dolgoznak a fiúk. Keményen, férfiasan, mosolygó arccal. Nincs ott széthúzás ,nincsenek klikkek. Csak egy valami van: kemény fegyelem, feltétlen engedelmesség. Valamennyien jóbarátok, mindenki mindenkit ismer. Elnökük Tőzsér Aladár, a műegyetemi repülőiskola tempóját honosítja meg a tagok között. Sajnos, keze még meg van kötve, mert segédoktatói kinevezését még nem kapta meg. Az Egyesület minden tagja reméli, hogy nincs már messze ez a kinevezés.

Most már azt is láthatják a fiúk, hogy lehet vitorlázni a soproni terepen. Az eddigi tapasztalatok ugyanis azt mutatták, hogy a Bécsidomb vitorlázásra alkalmatlan. Ennek oka a repülőkészség hiánya volt. Tőzsér, aki a nyár folyamán kéthónapos repülőtáborban vett részt és a Hármashatárhegyen komoly eredményeket ért el, bebizonyította, hogy Sopronban is lehet vitorlázni. Kétszer 38 percet, egyszer pedig 1 óra 33 percet vitorlázott.

Ez minden propagandánál többet ért. Egymásután jelentkeztek a fiúk: »Én is szeretnék repülő lenni!«

Ott áll Sopronban ez a kis csapat. Büszkén és elszántan. A nyugati végváron ugyanazt a hivatást fogják betölteni, mint egykor az Anyaegyesület. Felrázni a magyarságot, az ifjúságot: vagyunk, leszünk és lennünk kell! Repülőnemzetté kell lennünk. Ezt kívánta az ifjúságtól a haza Repülő Hőse és ezt kívánja hazánk!

LÉGIFORGALOM



Motorpróba a Ju. 90-essel

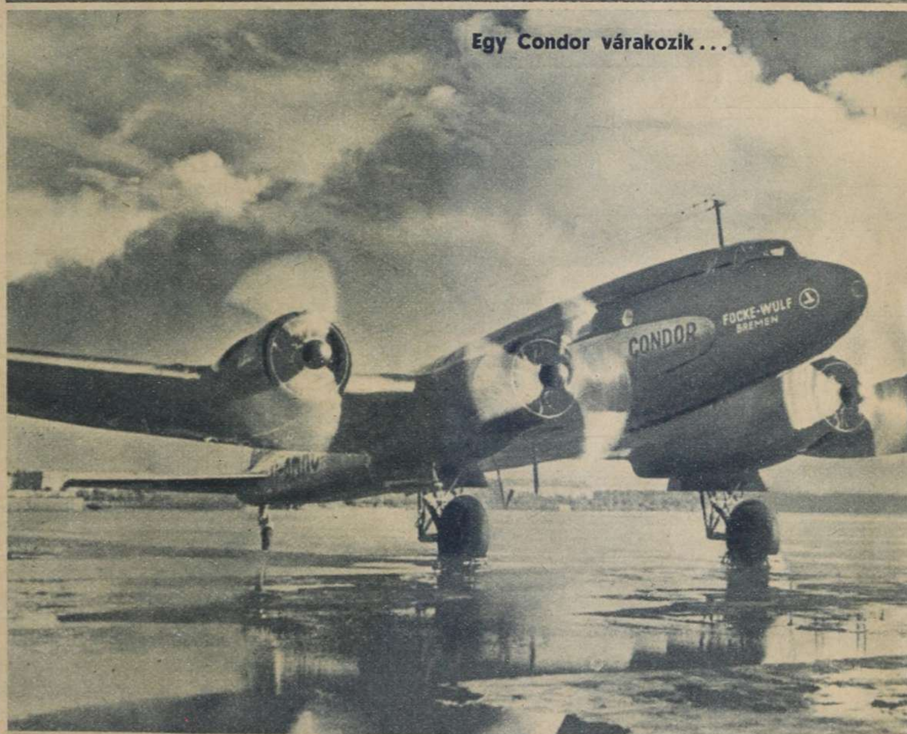




Indulhat már a Ju. 52



Berakják a postát



Egy Condor várakozik...



Esős nap a repülőtéren

KARÁCSONYI LEGENDA,

amelyben egy csepp székely fiú megírja a Kormányzó Úrnak, hogy ha repülő lehet, nem válik a Haza szégyenére

Jóska, meg Anti, két csepp székely fiú, Tusnádfürdőn összeült s meghányta-vetette nagy szegénységük sorát.

— Én mondom, te Anti, ha helyt maradunk Tusnádon, semmit nem látunk a világból s el nem kerülünk innen.

— Biz' a' megeshetik veled is, velem is.

Törték rettentőn a fejüket, hogy kellene, mint kellene.

— Mert nékünk az égvilágon semmink sincs, néktek ugyanannyi.

Repülőgép húzott át a fenyőillatú székely égen, Jóska meg Anti csak elnézték, mint vágtat odafent.

— Abban is szegény ember ülhet, ha ért hozzá.

— Az meglehet, s az is csak elölről kezdte.

Addig erősítgették, bátorítgatták egymást, míg egészen nekibátorodtak. Azt mondja Jóska:

— Én mondok egyet, s megpróbáljuk! Irunk a Kormányzó Urnak, majd segít, ha úgy látja, hogy megérdemeljük . . .

Mingyárt papirt vettek elő, s kérvényt írtak Budára imigyen:

Főméltóságú

vitéz Nagybányai Horthy Miklós
Kormányzó Urnak
Budapest.

Folyamodvány.

Alulírottak hét-hét elemi osztályt végzett székely fiúk, azon alázatos kéréssel folyamodnak a Főméltóságú Kormányzó Urhoz, hogy valami módon *sziveskedjék rajtunk segiteni.*

Hajlamunk volna valami *gépipart tanulni,* vagy *repülő* iskolát.

Szegény szülők gyerekei vagyunk, akik anyagi szükségbe szenvednek.

Ezért alázatosan folyamodunk segítségért.

Én, *Pál* József Tusnádfürdőn születtem 1928-ba. De születésem után szomorú dolog történt, rá két évvel édesapám meghalt és árván maradtunk hárman.

Én pedig *Jánosy* Antal Luppénba születtem 1927-be. Hat fiú testvér között én vagyok a legnagyobb és Barátommal szeretnénk tanulni repülő iskolába. Ha sikerül tervünk, *nem leszünk se a Kormányzó Ur se a haza szégyenére.*

Kérésünket megújítva maradunk alázatos tisztelői:

Jóska és *Anti.*

Feljött a kérvény postán a budai Várba, ott dobogott a sebtiben faragott bátor sorokban Jóska és Anti bizalommal várakozó székely gyerekszíve. Hol értenék meg a szív szavát, ha nem a Várban: pecsét került a kis írásra, s küldte a Vár segítése tovább a Tusnádfürdőn kelt kérelmet a Malerthez azzal, hogy Jóskának meg Antinak helyet kell szorítani a szerelőtanonciskolában. „Uri" boritékos nagy levél ment Tusnádra Jóskának, Antinak, de Antit már nem találta, mivel a kis székelyek valamelyik ráérő védangyala besegítette addigra tanulónak az egyik székelyföldi gyárba. Jóska enmaga intézkedett. Azt mondta nénjének:

— Te meg csomagolj, mert jössz velem Pestre!

A lánynak nem igen volt bizodalma a pesti úthoz.

— Csak gyere, majd szerzek én néked is helyet odafent!

Vonatra ültek, feljöttek. Lépcsőn utaztak, átfáztak az éjszakai útban, de beértek szerencsésen a tetthelyre és Jóska jelentette:

— Itt volnánk Tusnádról, én a Jóska vagyok, ez meg a néném . . .

A csepp székely alig pár arasz, de úgy megállt a méltóságos úr előtt is, mintha régesrég tőszomszédja lenne. Öt perc alatt elmondta életesorát s nagy aggodalommal közölte:

— Én úgy látom, baj lesz itt a ruha körül, mert ez a gúnya, ami rajtam van, egyetlen és rossz is . . .

Másnap székely Jóska már kint virgonckodott Budaörsön. Felnézte a különböző gépeket, a kicsiket is, nagyokat is, megtekintette a hangárt, végignézett néhány le- és felszállást, azután dologhoz látott, hiszen nyilván nem nézelődni hozták fel Budapestre. Megfelelt a kívánalmaknak, erre leküldték édesanyjának a szerződtetési nyomtatványt. Fordul a posta, előáll Jóska — éppen leventefoglalkozás közben volt a vizit — az aggodalommal:

— Azt az írást pedig nehezen írjuk alá, mert teljesíthetetlen feltételek vannak benne . . .

. . . Persze, békebeli feltételek voltak benne, ennyi meg ennyi felsőruhával, alsóruháról, harisnyáról, rendes lábbeliről. Jóskának fele holmija sem volt. Olyan embert, aki háromarasznyi korában le meri írni, hogy nem válik a Haza szégyenére, segíteni kell a törekvésében, nem telt félnapba, már volt Jóskának tartalék lábbelije, nagy kabátja, új rend ruhája, alsóneműje, törülközője, még tán több is, mint amennyit megkívántak tőle.

S hogy mindezek fejében még a koszt is elintéződött, Jóska megírta haza édesanyjának:

Kedves jó Édesanyám! Csak írja alá nyugodtan a szerződtetésemről küldött írást, merthogy hozott már nékem a Jézuska minden olyan holmit, amit abban megköveteltek.

Azután odaállt a satu mellé, s tovább reszelte a feladat-vaslemezt.

— Az ám, Jóska, mi van a nénéddel? Hazautazott már?

Jóska kezében megáll egy pillanatra a reszelő:

— A néném? Dehogy ment. Már elhelyeztem egy nagy gyárban. Szépen keres!

Megindul a kezében a reszelő. Ressz! Ressz! Jóska fején ott a leventesipka, s magában fütyölgeti a reszelőmunka vidám, ütemes nótáját . . .

(R—ó)

Felvételi tájékoztató

a haderőnkívüli motoros repülőgépvezetői kiképzésre jelentkező ifjak részére

A m. kir. honvéd légierők parancsnoksága a motoros repülőgépvezető (pilóta) személyzet kiegészítését 1943-ban is elsősorban önként jelentkező ifjakból óhajtja biztosítani. Ezért a Magyar Aero Szövetség útján felhívja az ifjúságot, hogy jelentkezzék tényleges katonai szolgálatra repülőgépvezetőnek.

I. Általános tudnivalók.

1. A m. kir. honvéd légierőknél a repülőgépvezetők állományát *a)* a m. kir. »Horthy Miklós« honvéd repülő akadémiára törekvőkből,

b) tartalékos tiszti kiképzésre jogosult jelentkezőkből és

c) legénységi állományba sorolható jelentkezőkből egészítik ki.

Az itt felsorolt jelentkezők részére a tényleges katonai szolgálatot megelőző haderőnkívüli motoros repülőelőképzésben való részvétel kötelező. A m. kir. honvéd légierőknél tehát repülőgépvezető csak az lehet, aki a haderőnkívüli motoros repülőelőképzés során erre való rátermettségét a haderőnkívüli kiképzés során beigazolja.

2. Az előfeltételeknek mindenben megfelelő jelentkezők felvétele a létszámviszonyok mellett elsősorban repülőszakorvosi vizsgálat eredményétől függ.

3. Egyenlő feltételek esetén a felvételnél a motornélküli repülőelőképzésben résztvettek előnyben részesülnek.

II. A m. kir. »Horthy Miklós« honvéd repülőakadémiára törekvők felvétele.

1. A m. kir. »Horthy Miklós« honvéd repülőakadémia teljes ellátást nyujtó, három évfolyamú katonai főiskola. Rendeltetése: a m. kir. honvédség hivatásos repülőtisztjeivé való nevelés és kiképzés.

2. A repülőakadémia első évfolyamába iskolai végzettség szempontjából olyan önként jelentkező ifjak vehetők fel, akiket valamely hazai nyilvános középiskolában tett érettségi vizsga alapján érettnek nyilvánítottak. Életkor szempontjából előreláthatólag 1923., 1924. és 1925. évben született ifjak kérhetik felvételüket. Katonai szolgálatot teljesített ifjak felvételre tekintetbe nem jöhetnek.

3. A repülőakadémia I. és II. évfolyamát a m. kir. honvéd légierők csapatalakulatainál kell eltölteni, a honvédségi törvény szerint előírt karpaszományos szolgálattal azonos módon.

4. A repülőakadémiára való pályázat feltételeit és a *pályázati kérvény* benyujtására vonatkozó tudnivalókat a »Honvédségi Közlöny«, a »Budapesti Közlöny« és a »Kárpátaljai Közlöny« 1942. évi december havi vagy 1943. évi január havi példányszámai fogják előreláthatólag tartalmazni.

5. Abból a célból, hogy a m. kir. honvéd légierők parancsnoksága előzetes tájékozódást szerezhessen a repülőakadémiára törekvők számáról és a személyi adatok alapján a haderőnkívüli előképzéssel, valamint a katonai szolgálatra való felvétellel kapcsolatos előintézkedéseit megtehesse, feltétlenül szükséges, hogy a repülőakadémiára törekvők a felvételi tájékoztatóhoz csatolt ürlap szerinti felvételi kérelmüket szülői beleegyezéssel és kötelezővel együtt — már most — a felvételi tájékoztató kézhezvétele után azonnal, legkésőbb azonban az előbbi pontban említett pályázati kérvény benyujtásával egyidejűleg beküldjék a m. kir. honvéd légierők parancsnokságának (Budapest, III., Zsigmond király-út 38—40.). Orvosi bizonyítványe, arcfényképet és a fentemlített kérvényürlapon feltüntetett egyéb okmányokat csak az előbbi pontban említett kérelemhez kell csatolni.

6. A repülőakadémiára törekvők a felvételi tájékoztatóhoz csatolt kérvényürlap 1. oldalán lévő szövegrész második bekezdéseként írják a következő szöveget:

»A repülőakadémiára való felvételre is törekszem.«

A repülőakadémiára törekvők jelentkezhetnek egyidejűleg tartalékos tiszti repülőgépvezetői vagy tartalékos tiszti bombázó megfigyelői kiképzésre, esetleg mindkét kiképzésre is. Errevonatkozó kérelmüket a kérvényürlap 6. folyószám 1. függőleges rovatába vezessék be és az előbbi pontban foglaltaknak csak ezek megtörténte után tegyenek eleget.

III. Tartalékos tiszti kiképzésre törekvők felvétele.

1. Tartalékos tiszti repülőgépvezető kiképzésre jeletkezhetnek a hazai középiskolák VIII. osztályát vagy a középiskolákkal egyenlő értékű más iskolának legnagyasabb évfolyamát már végzett vagy 1943. tanévben végző ifjak, akik 1922-ben, 1923-ban, 1924-ben és 1925-ben ,esetleg 1926 április hó 30. előtti időben születtek, ha a felvételi tájékoztató V. részében foglalt általános feltételeknek egyébként megfelelnek.

2. Tartalékos tiszti bombázó megfigyelő kiképzésre az előbbi 1. pontban említett követelményeknek megfelelő ifjak jelentkezhetnek. Mindazok, akik csak megfigyelőkiképzésre jelentkeznek, a mellékelt kérvényürlap első oldalán a címzés alatt levő szövegrész sorait hosszában húzzák át és a nyomtatott szöveg helyett írják a következőket:

»Tisztelettel kérem felvételemet a m. kir. honvéd légierőkhöz bombázó megfigyelői kiképzésre.«

3. A tartalékos tiszti kiképzésre jogosult jelentkező ifjú jelentkezhet egyidejűleg bombázó megfigyelő kiképzésre is. Errevonatkozó kérelmét a kérvényürlap 6. folyószám 2. függőleges rovatába jegyezheti be.

A csak bombázó megfigyelő kiképzésre jelentkezők haderőnkívüli előképzésben nem részesülhetnek.

4. A repülő szakorvosi vizsgálaton alkalmatlannak talált ifjak sem repülőgépvezetői sem bombázó megfigyelői kiképzésben nem részesíthetők.

IV. Legénységi repülőgépvezetői kiképzésre törekvők felvétele.

1. A m. kir. honvéd légierők legénységi állományába repülőgépvezetői kiképzésre jelentkezhetnek azok az ifjak, akik valamely hazai középiskolának (gimnázium, reálgimnázium, polgári, stb.) IV. osztályát vagy az elemi iskola 8. osztályát elvégezték és 1922-ben, 1923-ban, 1924-ben, 1925-ben vagy 1926. évben április hó 30. előtti időben születtek és a felvételi tájékoztató V. fejezetében foglalt általános feltételeknek megfelelnek.

2. A legénységi repülőgépvezetői kiképzésre törekvő ifjak egyidejűleg jelentkezhetnek ú. n. *földi szakszolgálatos* kiképzésre is (fényképész, rádiós, gépkocsivezető, számvivő, írnok, stb.) errevonatkozó kérelmüket a kérvényürlap 6. folyószám 33. függőleges rovatába jegyezhetik be. Földi szakszolgálatos kiképzésben azok a legénységi állományba tartozó ifjak is részesíthetők, akik a repülő szakorvosi vizsgálaton repülőgépvezetői kiképzésre különben alkalmatlannak minősültek.

3. A repülő szakorvosi vizsgálaton alkalmatlannak bizonyult ifjak repülőgépvezetői kiképzésben nem részesíthetők. Ezért kívánatos, hogy a legénységi állományba tartozó ifjak repülőgépvezetői kiképzésre jelentkezésük alkalmával egyidejűleg földi szakszolgálatos kiképzésüket is kérjék az előző pontban foglaltak szerint.

V. Valamennyi jelentkezőre vonatkozó általános feltételek.

1. *Magyar állampolgárság.* Állampolgársági, honosítási, visszahonosítási bizonyítvánnyal vagy illetőségi bizonyítvánnyal kell igazolni.

2. *Testi és szellemi alkalmasság.* A jelentkezők lakhelyéhez legközelebbi honvédorvos által kiállított orvosi bizonyítvánnyal kell igazolni (orvosi bizonyítványürlap a tájékoztatóhoz csatolva). Arravonatkozólag, hogy a legközelebbi honvédorvost a folyamodó hol találhatja meg, a levente körzetparancsnokok is felvilágosítást adnak. A honvédorvosnál a felvételi tájékoztatóval az odacsatolt orvosi bizonyítványürlappal és 6X9 cm méretű, hatóság (csendőrség, rendőrség) által hitelesített arcfényképpel kell jelentkezni. A hitelesítő szövegben a jelentkező lakhelyét is fel kell tüntetni. Az esetleges utazásból kifolyólag felmerülő költségeket (III. osztályú vasúti jegy árát oda-vissza) a vizsgálatot végző honvédorvos illetékes gazdasági hivatala a jelentkező kérelmére megtéríti.

Kérvényt csak olyan jelentkező nyujtson be, akit a honvédorvos katonai szolgálatra testileg és szellemileg alkalmasnak talál. A honvédorvos a vizsgálat eredményét szóbelileg is közli a megvizsgált jelentkezővel.

3. *Erkölcsi érdemesség és nemzethűség szempontjából való megbízhatóság.* Az illetékes hatóság által kiállított újkeletű erkölcsi bizonyítvánnyal kell igazolni.

4. *Iskolai végzettség.* Legutolsó iskolai bizonyítvánnyal — végbizonyítvánnyal — oklevéllel, stb. kell igazolni. Akik a felvételi kérvényük beadásának idejében iskolájuk legutolsó évfolyamát végzik, az előző tanévben nyert bizonyítványukat vagy az iskola (intézet) igazgatósága által erről készített másolatot és az iskola (intézet) igazgatósága által kitöltött látogatási bizonyítványt köte-

lesek kérvényükhöz csatolni, amelyből megállapítható, hogy a felvételét kérő ifjú az illető iskola (intézet) legutolsó évfolyamának rendes tanulója. Az ilyenek az iskolai év befejeztével az utolsó évről szóló bizonyítványukat a vizsga letétele után azonnal a Magyar Aero Szövetséghez kötelesek benyujtani.

5. *Nőtlen családi állapot.* Hatósági igazolvánnyal kell igazolni. Ha a hatósági erkölcsi bizonyítvány a nőtlenséget igazolja, külön igazolás nem szükséges.

6. *Kiskorúaknál az atya vagy gyám beleegyezése.* Az atya vagy gyám beleegyező nyilatkozatával kell igazolni.

7. *Keresztény származás igazolása nagyszülőkig bezárólag.* A csatolt származási táblázat jól olvasható kitöltésével és a származási táblázaton felsorolt születési és házassági anyakönyvi kivonatok eredeti példányával kell igazolni. Fénymásolatokat vagy másolatokat nem veszünk figyelembe.

8. »*Kötelező.*« Csatolni kell, ha a folyamodó továbbszolgálatot is vállal.

9. *Hadiüzemi igazolvány,* hadiüzemnél alkalmazott jelentkező részére arravonatkozólag, hogy a hadiüzem nem tartja vissza, ha őt a haderőnkívüli előképzésre és tényleges katonai szolgálatra felveszik, illetve behívják.

VI. Kérvény benyujtása.

1. Minden pályázó, ha az előírt követelményeknek megfelel, a mellékelt kérvényűrlapot olvasható aláírásával töltse ki, csatolja a kérvényhez az előírt okmányokat, valamint 1 drb 6×9 cm méretű hatósági igazolással ellátott arcképet.

2. A kérvény bélyegmentes. A megkövetelt mellékleteket »Katonai ügyben« kell kiállíttatni.

A mellékelt kérvényűrlapokat eltérően szerkesztett vagy a megkövetelt melléklettel nem rendelkező kérvényeket nem vesszük figyelembe.

3. A kérvényt lehetőleg azonnal, azonban a honvédséghez már besorozott folyamodónak legkésőbb 1942 december 31-ig, a honvédséghez még be nem sorozott folyamodóknak legkésőbb 1943 február 1-ig kell benyujtani a Magyar Aero Szövetséghez. Címe: Budapest, V., Vigadó-utca 2.

4. A kérvény benyujtása után a tényleges katonai szolgálatra való bevonulásig terjedő idő alatt bekövetkező esetleges lakásváltozásokat (lakcímváltozás) külön a Magyar Aero Szövetséggel és külön a m. kir. honvéd légierők parancsnokságával (Budapest, III., Zsigmond király út 38—40.) esetenként, azonnal közölni kell.

5. A haderőnkívüli előképzéssel kapcsolatban felmerülő esetleges érdeklődéssel a Magyar Aero Szövetséghez kell fordulni. Távbeszélőn felvilágosítást nem adunk. Irásbeli érdeklődésekhez válaszbélyeget is csatolni kell.

VII. A felvételi eljárás és a kiképzés ismertetése.

1. Az 1942. évi december hó 31-ig, illetőleg 1943. évi február hó 1-ig beérkezett kérvényeket a Magyar Aero Szövetség elbírálja és a követelményeknek megfelelő folyamodókat meghatározott napra repülő szakorvosi vizsgálatra kijelöli. A kijelölteket repülő szakorvosi vizsgálatra *ingyenes utazásra* jogosító behívójeggyel, a m. kir. honvéd légierők parancsnoksága hívja be.

2. A repülő szakorvosi vizsgálat 2 napig tart, a m. kir. honvéd repülőorvosi intézetnél (ROVI). A szakorvosi vizsgálat helyét a behívójegyen feltüntetik. A repülő szakorvosi vizsgálatra behívott folyamodók elhelyezéséről és élelmezéséről a m. kir. honvéd repülő orvosi vizsgáló intézet illetékes gazdasági hivatala gondoskodik. A kijelölt elhelyezésben való részvétel kötelező. A repülő szakorvosi vizsgálaton szükséges vasúti jegyet is az említett gazdasági hivatal szerzi be és átvételi elismervény ellenében adja át az érdekelteknek.

Az orvosi vizsgálat eredményét a folyamodóknak kihirdetik.

3. A haderőnkívüli motoros repülőképzés előreláthatólag 1943. évi július hó 1-től október hó 1-ig tart. Az előképzésre felvetteket a lehetőség szerint a lakóhelyükhöz legközelebb eső kiképző kerethez hívják be. A folyamodó ott, a Horthy Miklós Nemzeti Repülő Alap költségén, teljesen díjmentes elhelyezésben és élelmezésben részesül és motoros repülőelőképzést kap. A haderőnkívüli előképzésre felvett folyamodó utazási költségeit a kiképző kerethez és vissza a lakóhelyre, a folyamodó kérelmére indokolt esetben a kiképző keretnél kifizetik.

4. A repülőakadémiai kiképzésre törekvők felvételi vizsgájával kapcsolatos összes költségek (utazás, élelmezés, elhelyezés, visszautazás) a m. kir. »Horthy Miklós« honvéd repülő akadémia parancsnokságát terhelik.

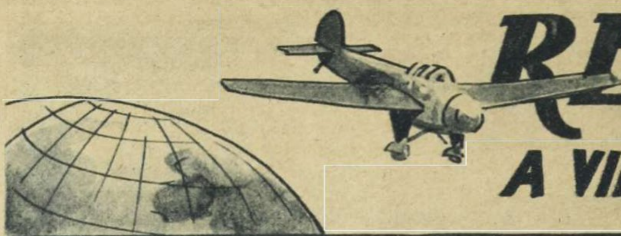
5. A motoros repülőkiképzés alatt elért eredmény alapján a m. kir. honvéd légierők parancsnoksága a legalkalmasabb pályázókat tényleges katonai szolgálatra behívja. (A még be nem sorozottak besorozására a légierők parancsnoksága intézkedik).

A haderőnkívüli motoros rep. előképzésen való részvétel nem jelent a m. kir. honvéd légierők parancsnokságára nézve oly kötelezettséget, hogy a növendékeket az előképzés évében katonai szolgálatra behívja. A tényleges katonai szolgálatra való behívásnál az a pályázó részesül előnyben, aki továbbszolgálatot is vállal.

A továbbszolgálatra előírt kötelező csak a jelentkezőre bír kötelező erővel. A m. kir. honvéd légierők parancsnoksága a tényleges katonai szolgálat alatt tanusított magatartás alapján dönt arra vonatkozólag, hogy a továbbszolgálatra történt jelentkezést elfogadja-e.

6. A kötelező tényleges katonai szolgálat tartama alatt karpaszomány viselésére jogosultaknak (akik a tájékoztató III. fejezetében foglaltaknak megfelelnek) 2 (kettő) év; a karpaszomány viselésére nem jogosultaknak, akik a tájékoztató IV. fejezetében foglaltaknak megfelelnek 3 (három) év. Ez utóbbiak 4 évi továbbszolgálat vállalása esetén a továbbszolgálói illetményeket már a tényleges kötelező szolgálat 3. évében megkapják.

7. Karpaszomány viselésére nem jogosult (VIII. középiskolával nem rendelkező) tényleges katonai szolgálatot teljesítő és további szolgálatra is jelentkezett pályázók közül önként jelentkezők esetén a m. kir. honvéd légierők parancsnoksága választja ki a légi haderő hivatásos tiszthelyettesi karába törekvőket. Ezek a tiszthelyettesi iskola eredményes elvégzése után hivatásos tiszthelyettesi karba kerülhetnek. 12 évi szolgálat után pedig honvéd tisztviselői állásokra is pályázhatnak.



REPÜLŐHIREK A VILÁG MINDEN TÁJÁRÓL

LÉGÜGYI POLITIKA, SZERVEZÉS

A brit légierők vezérkarát felfrissítették. *Sir Arthur Todder* tábornok, aki eddig a középkeleti légierőket vezényelte, a légierők vezérkarának helyettes főnöke lett. Helyét *Sir Sholts Douglas* tábornok foglalta el, aki eddig egy vadászrepülő-csoportot vezetett. A partvédelmi légierők parancsnoka: *Sir Philip Joubert de la Fert*, szintén elhagyta helyét, mert a légierők szemlélőjévé nevezték ki. Utódja *Slesser* repülőtábornagy. *Medhurst* altábornagyot beosztották a légierők parancsnokságához.

*

A brit légierők vezérkari főnökének helyettese: Sir Wilfrid Rhodes *Freeman* vezértábornagy állásától megvált és átlépett a repülőiparügyi minisztérium kötelékébe. Itt a kutatási, fejlesztési és gyártási ügyek irányítását fogja átvenni. A repülőiparügyi minisztérium működése ellen a brit sajtóban számos kifogást jelent meg, amely főleg a túlzott adminisztrációt s a hozzáértő mérnökök hiányát vetette *Llewellyn* ezredes, volt repülőiparügyi miniszter szemére.

*

Brett altábornagyot, az Egyesült Államok délatlanti légierőinek parancsnokát leváltották. Utódja *Wenney* vezérőrnagy. Brett székhelye Ausztráliában volt és egyúttal Ausztrália légierői is neki voltak alárendelve. Utódja szintén átveszi az ausztráliai légierők parancsnokságát. Leváltása azért történt, mert a japánokkal szemben nem tudott felmutatni megfelelő eredményt.

*

Kuba szigetén, San Julian mellett Pinar del Rio provinciában az amerikaiak új légi- és tengerészeti támaszpontot építenek.

*

Mandzsukuo tízéves fennállásának emlékünnepén Tokióban nagyszabású repülőtalálkozó volt, amelyen mandzsu, koreai és mongol repülőtisztek is résztvettek.

*

Jamaicán Fort Simondnál és a Kecskeszigeten épülő amerikai légi- és tengerészeti támaszpont építése a befejezéshez közeledik.

MŰSZAKI ÉS VEGYES HÍREK

Újfajta gyujtóbombák. A brit belügy- és biztonságügyi minisztérium parlamenti titkárnője az alsóházban bejelentette, hogy a németek újfajta gyujtóbombákat használnak. Az egyik foszforral van töltve, míg a másik termit-bomba, de a réginél erősebb töltettel. Az angoloknak szintén vannak újfajta foszforos bombáik.

*

Motorhiány Amerikában. Donald *M. Nelson* amerikai hadfelszerelési diktátor szerint az amerikai repülőgépszállítások még mindig a repülőmotorok hiánya késleltetik.

*

Az amerikai repülőgépgyártás 1942 októberben 5%-kal kevesebb volt, mint szeptemberben — mondotta *Nelson*. A lőszergyártás is csak 3%-kal emelkedett az előző havi eredményhez viszonyítva.

*

Az USA nem épít több »Mars« repülőgépet. Amerikában feladták a 70 tonnás »Mars« mintájú óriási vízirepülőgéphez fűzött reményeket. Túlsok nyersanyag kell hozzá, amire a bombázó repülőgépek építésénél sürgősebben szükség van.

Az építési terv feladása, — amelyet *Towers* tengernagy, a haditengerészet repülőerőinek parancsnoka jelentette be — annál inkább feltűnő, mert nem régen még ezekkel akarták megoldani a tengeri szállítások problémáját, amelyet a repülőgépek és búvárhajók egyre jobban veszélyeztetnek.

Az ehhez hasonló terveket azonban még sem adják fel teljesen, mert egyes gyárak ma is terveznek nagyteherbírású szállító repülőgépeket. Egy ilyen terv készült a Douglas-gyárban is. A DC—7 repülősúlya — a terv szerint 70 tonna. Hasznos súlya 4800 km-es távolságon 17 t, 8000 km-es távolságon pedig állítólag 8.5 tonna lesz. Négy motor hajtja.

*

A »Lexington II.« névre keresztelt új amerikai repülőgépbordozó hajó 60 millió dollárba került. Vízkiszorítása 26.000 tonna. 80—100 repülőgép fér el rajta. Elődjét: a »Lexington I.«-et május 7-én süllyesztették el a japánok a Korall-tengeren. Annak 33.000 tonna volt a vízkiszorítása.

*

A Florida-félsziget déli csücskénél, Richmondban, Miami mellett az amerikaiak léghajóállomást építenek.

*

Svéd balesetstatisztika. 1942 első kilenc hónapjában Svédországban 33 halálos baleset történt. 1941-ben ugyanezen idő alatt 39 volt a halálos balesetek száma. A baleseteket leginkább a zuhanóbombázó-kiképzés okozta. Műszaki hiba ritkán volt a baleset okozója, míg szabotázs egyszer sem.

*

Egy angol repülőbomba a teutoburgi erdőben őskori leleteket hozott felszínre.

*

Francia sztratoszféra-repülőgép. A SNCA du Centre főkonstruktőrje: *Rocca* mérnök sztratoszféra-repülőgép szerkesztésével foglalkozik. A gépet nyomásbiztos kabinnal tervezi. Csúcsmagasság: 15.000 m. A gép személyzete 5 fő. A sárkány mélyfedelű, a vastag profilú szárnyba behúzható futószerkezettel. Két 12 hengeres, folyadékhűtéses Hispano-motorja lesz.

*

Dél-Norvégiában a németek repülőmotor-javító üzemet rendeztek be és szó van arról, hogy az I. G. Farbenindustrie egyes üzemeit a légitámadások által veszélyeztetett Frankfurt a. M. környékéről a nyugalmasabb Dél-Norvégiába helyezik.

*

A francia gumiipar nyersanyag-korlátozás miatt üzemi korlátozásokat volt kénytelen életbeléptetni. Újabban együttműködés jött létre a német és a francia gumigyárak között. A németek műgumival látják el a francia feldolgozó üzemeket, amelyek így nincsenek tétlenségre kárhoztatva; a német hadfelszerelési iparnak viszont segítségére vannak.

*

Krauss mérnököt, a Messerschmitt-gyár egyik főkonstruktőrjét és igazgatósági tagját kinevezték a müncheni műegyetem repülőgépszerkesztési tanszékére rendes tanárnak.

*

Az amerikai repüléstudományi intézet az idei Daniel Guggenheim-érmet *James H. Doolittle* repülőtábornoknak ítélte oda. A tábornok régebben az amerikai repüléstudományi társaság elnöke és a Shell-konszern repülésügyi szakértője volt. Doolittle vezette azt a bombázó alakulatot, amely Japán ellen az egyetlen amerikai bombatámadást intézte. Azt állítják, hogy az érem odaítélésénél nem ezt a teljesítményét akarták jutalmazni, mert a Guggenheim-éremmel a repüléstudomány egy-egy kimagasló alakját szokták kitüntetni.

*

Rickenbackert megtalálták. Hírt adtunk arról, hogy *Rickenbacker* repülőgépének egyik utasát élve megtalálták és a Csendes-óceán déli részén lázasan kutatnak Rickenbacker után, aki az első világháború legtöbb sikert aratott amerikai repülője volt.

Amint utóbb értesülünk, a kutatás eredménnyel járt és Rickenbackert, valamint útitársait Samoától északra 600 tengeri mérföldre egy mentőtutajon élve megtalálták. Csupán egyik útitársuk halt meg időközben.

REPÜLŐSPORT

A schaffhauseni vitorlázó repülők nyolcnapos vitorlázórepülő táborozást tartottak. 360 repülést hajtottak végre a táborozás alatt. 4 óra 56 percet repültek. 8 »A« és 3 »B« vizsgát tettek le.

*

Svédország megvásárolta a német »Weihe«- és a »Kranich«-típusú vitorlázórepülőgépek gyártási jogát és az egyik svéd gyár már be is rendezkedett azok sorozatgyártására. A »Weihe« együléses, nagyteljesítményű vitorlázógép, míg a »Kranich« kétüléses gyakorló és nagyteljesítményű vitorlázógép.

LÉGIFORGALOM

Korlátozások a tengerentúli légiforgalomban. A búvárhajóveszély miatt tengerentúli viszonylatban egyre nő a légiposta igénybevétele. Ugyanakkor azonban a katonai szállítmányok és futárok is fokozott mértékben veszik igénybe a légiszállítást.

Ennek következtében az Egyesült Államok kormánya kénytelen volt kiadni egy olyan rendeletet, amely a légi postai küldeményeknél a katonai szállítmányoknak elsőbbségi jogot biztosít, a polgári küldemények súlyát pedig 57 gr-ra korlátozza, míg a csomagok, valamint a hírlapok és folyóiratok szállítását beszünteti.

KATONAI HIREK.

Kitüntetések. A Kormányzó Úr Őfőméltósága a következő kitüntetéseket adományozta: a Magyar Érdemrend Középkeresztjét: *vitéz Bánfalvy István* vk. ezredesnek; a Magyar Érdemrend Tisztikeresztjét: *nemes ippi és érkeserűi Fráter Tibor* és *Bencze István* ezredesnek, továbbá *Gallyasi Imre* c. hadbiztos-vezérőrnagynak; a Magyar Érdemrend Lovagkeresztjét: *Czapáry Zoltán, Ojtozy Ernő* és *vitéz nemes belényesi Heppes Miklós* alezredesnek, *Árvai László* vk. őrnagynak, *Gaáli Zoltán* és *Heinrich István* őrnagynak, *nemes dobói Dobay Dezső* hadbiztosezredesnek és *Zeleschovski* Gyula ny. á. hadbiztosezredesnek.

*

Két olasz repülő: Vittorio *Suster* és Loris *Pivetti* repülőszázados holta után megkapta a repülők számára rendszeresített arany vitézségi érmet. Suster, aki annak idején tagja volt a fiúmei légiónak is, már hadirokkant volt, amikor ismét jelentkezett katonai szolgálatra. Előzőleg kétmillió kilométert repült a légiforgalomban. Az elsők egyike volt, aki Olaszország és Etiópia között megteremtette a légi összeköttetést, amikor Etiópia már teljesen el volt zárva Olaszországtól. Ugyanebben a szolgálatban tüntette ki magát Pivetti is, mielőtt megkapta a magas kitüntetést.

*

Ismert nevek a repülőhalált halt brit pilóták között. Röviden már hírt adtunk *George Hedley Stainforth* alezredes repülőhaláláról, aki az egyiptomi arcvonal fölött fejezte be pályafutását. A 43 éves alezredes valamikor »a világ leggyorsabb embere« volt. 1929-ben megnyerte a Király-serleget (King's Cup Race) és kétszer résztvett a Schneider-serlegmérkőzésen is. 1931-ben sebességi világrekordot állított fel a 3000 lóerős Rolls—Royce-motoros Vickers Supermarine S6—B-vel, amely akkor 657 km/ó volt. Egyébként ő volt az első, aki a »Spitfire«-vadászgépeket berepülte.

Egy másik rekord-repülő is eltűnt az egyiptomi fronton: *Richard Kellett* ezredes, aki 3 Vickers Wellesley-gépből álló rajjal 1938-ban távolsági világrekordot állított fel Anglia és Ausztrália között. Mint érdekességet jegyezzük fel róla, hogy egy magas japán kitüntetésnek is a birtokosa volt, még pedig a »Szent Ékszer«-rendnek, amelyet a japán légierők szolgálatában kapott még 1936-ban, mint oktató-pilóta.

A repülőhalált halt *Valentine Henry Baker* kapitány szintén az ismert személyiségek közé tartozott. Ő volt az oktató pilótája a windsori hercegnek, a nemrég szintén repülőhalált halt Kenti hercegnek, valamint Amy Johnsonnak, a sikeres Afrika-repülőnőnek, aki a Themzében lelte halálát. (Egyesek szerint nem halt meg, csak eltünt és állítólag hírszerző szolgálatba lépett.)

Az RAF veszteségjegyzékén szerepel *Charasaki* herceg fia, az elhúnyt sziámi király egyik fia, aki az angol lobogó szolgálatában szintén repülőhalált halt.

*

Az amerikai légierőknél egy néger alezredes is szolgál, aki *O. Davisnak*, az amerikai haderő egyetlen néger tábornokának a fia. Atyja most Angliában kapott beosztást, mint az ottani néger csapatok felügyelője.

FIGYELJÜK MEG A LELKIÁLLAPOTOT A REPÜLŐKIKÉPZÉSNÉL

Egy idősebb, tapasztalt repülő egyszer arról beszélt, hogy a repülők egyénisége is milyen különféle lehet, s mennyire *figyelembe kell venni a repülésnél is az ember jellemét és alaphangulatait.* Elmondotta, hogy a pilóták egy része úgynevezett robotember, aki állandóan egyformán végzi dolgát. Más repülők pedig szinte gyermeki naivsággal csinálják meg a legnagyszerűbb és legvakmerőbb repülőfeladatokat.

Ez a kétségtelen helyes megállapítás lehet az alapja és kiindulópontja annak, hogy *a repülőkiképzésben egyéni szempontokat kell követni.* A kiképzés alkalmával számtalan eset adódik, amikor az oktató megfigyelheti a növendék egyéniségének, hajlamainak megnyilvánulását. Mi, magyarok, különösképpen szeretjük hangoztatni az egyéniség fontosságát és ha a repülőkiképzésnél is a repülők minőségét tartjuk fontosnak, *nagy szerepet kell tulajdonítanunk itt is különböző lélektani és pedagógiai elveknek.* Az alapos, mélyreható kiképzés végeredményben ember- és anyagkímélést jelent.

TUDATOSAN VAGY ÖSZTÖNÖSEN

Megfigyelhető a növendékeknél, hogy *az egyik úgy akar megtanulni repülni, hogy pontról-pontra megjegyzi magának a repülő gyakorlati szabályzat útmutatásait* és szinte kívülről betanulja az oktatók figyelmeztetéseit és a kiképzés folyamán, s majd később is tudatosan tesz mindent repülés közben. *A másik fajta akaratlanul is arra gondol, hogy a »doplizás« alatt beleszivódik a vérébe az, amit a repülőgéppel csinálnia kell.* Ezek az *ösztönemberek.* Lehetséges, hogy ha valaki az ösztöneire bízza magát s kiváló repülő lesz, de vigyázni kell arra, hogy az ilyen kiképzés ne maradjon felületes. Az az ember, aki kevesebb tudománnyal terhelte meg a fejét és még nem sok idegpróbán ment keresztül, jó ösztönökkel rendelkezik, s az ilyen mindenesetre nyugodtabban választhatja ezt a kiképzési módot.

Talán *leginkább akkor mutakozik meg a repülőnövendékek egyénisége, amikor az egyedülrepülés napja elkövetkezik.* Itt is lehetséges olyan egyéniség, aki *az esemény fontosságától meghatódva mindent könnyebben hibáz el,* mint azelőtt. Viszont vannak olyanok, akik ilyenkor végzik dolgukat a legpontosabban. A fogékony lelkűek számára ez mindenesetre fontos állomás és nagy élmény. *Ilyenkor úgy érzi a növendék, hogy ő sokkal különb lett, mint azelőtt volt.* A technika vívmányainak boldog részese. Uralkodik a természet törvényein és ez a tudat megnöveli az önérzetét. Szinte hősnek érzi magát. Szinte részegíti a gondolat, hogy a nagyon sokak által veszélyesnek tartott repülést ő hajtja végre egyedül. Fenn a magasságban úszik a géppel, fütyörészve, ujjongva körülnéz, nézi, szemlélgeti a tájat, a fölülről hangyának látszó embereket s *egy-két pillanatig szinte nem is jut eszébe a repülés sok fontos technikai kérdése és tennivalója.*

Az egyedülrepülésnél nagyon jellemző a repülőnövendék egyéniségére az a tény, hogy az oktató nincs többé vele a gépben. *Vannak fiúk, akik ilyenkor megkönnyebbülten sóhajtanak fel* és bátrabban, nyugodtabban kezelik az iskolagépet. Sokan azonban, ha nem is félnek, meglehetősen szoronganak és *nagyon meggondoltan vigyáznak* minden kéz- és lábmozdulatukra.

A HIBÁK IS JELLEMZŐK

Mielőtt azonban az egyedülrepülésre sor kerülne, *a különféle apró hibák jelzik a pilótanövendék adottságait.* Ha izgatott a fiatal repülő, legtöbbször nagyon *hirtelen adja be a gázt* a felszállásnál. Az óvatos természetűek ilyenkor *nem nagyon akarják előrenyomni a bot*kormányt, attól tartanak, hogy az orrára fordul a gép. A kezdő repülőt az is nagyon zavarja, amikor a nekifutásnál érzi a gép esetleges zökkenéseit, s ezért vannak, akik a *felszállásnál gyorsabban rántják el a gépet,* mint kellene. Előfordul gyakran a felszállásnál, hogy a növendék annyira el van foglalva a maga belső hangulatával, hogy elfelejt kinézni oldalt, vagy nem is mer kihajolni, s így azután *nem tud a távolban kiválasztani egy célpontot az irányítás végett.* S ha azután látja, hogy nem fut egyenesen a gép, még jobban zavarba jön, s *a lábkormányra túlzottan belép valamelyik irányban.* Ugyanez megtörténhetik a leszállás után is. Az oktatók általában nem szokták olyan szigorúan venni az iskolakörözés közben, fenn a levegőben elkövetett hibákat, mint a leszálláskor. Ez természetes is. Előfordul gyakran, hogy a fiatal repülő *későn vagy korán veszi le a gázt, későn vagy korán kezd siklani.* Különösen akkor számítják el magukat a fiúk, amikor az előző napoktól eltérő a felszállási és leszállási irány. A lesikláskor, de az iskolakörözés közben is néha nem sokat törődik a növendék azzal, hogy *a szárnyak vízszintesen legyenek.* Ez leginkább a szórakozottaknál történik meg. A földreérés pillanatában érzi az ifjú repülő, hogy nem szabad hibáznia, mégis *néha meredeken viszik a föld felé a gépet, néha pedig úgy teszik le, hogy a földreérés után ugrik még egyet az »égi taliga«.*

FŐ A BARÁTSÁG

Minden ilyen helytelen eset visszavezethető a repülőnövendék hangulatára és lelki állapotára, illetve valamilyen téves elgondolására és a tapasztalat hiányára. Magának *a tapasztalásnak a lelki mozzanatait külön is nagyon érdekes megfigyelni a repüléssel kapcsolatosan.* Itt most csak arra mutatunk rá, hogy nagyon sokszor *teljes tanácstalanságot idéz elő a repülőnövendéknél,* ha az oktató indokolatlanul beleavatkozik a munkájába, vagy amikor a fiatal repülő még nem vette észre az általa elkövetett hibát és az *oktató túlzottan belejavít a gép vezetésébe* azért, hogy a növendék ráeszméljen repülőgépvezetésének hibás voltára. Általában *az oktatók felfogása a kiképzésre vonatkozólag nem egyöntetű.* Vannak olyanok, akik *hagyják a repülőnövendékeket szabadon dolgozni* és csak végszükségben nyúlnak a botkormányhoz, vagy a gázkarhoz, viszont *egyesek jóformán maguk vezetik állandóan a repülőgépet.* Nyilvánvaló, hogy ez az utóbbi magatartás nem sokszor indokolt.

Az oktatók különben arról is különféleképpen vélekednek, hogy *mikor lehet megengedni a növendékeknek az egyedülrepülést.* Vannak olyanok, akik aránylag elég sokáig repülnek együtt a növendékekkel. Sok esetben valószínű, hogy a kezdő repülő a túlsok iskolakörözés alatt megúnja már az oktatóval való repülést és megcsappan az érdeklődése a repülés iránt. Ha az oktatónak a szigorúságához és bizalmatlanságához még valami személyi nehézség vagy ellentét is járul, a *fiatal repülő fejlődése könnyen megakadhat.* Vannak olyan oktatók is, akik *ösztönös megérzés alapján* állapítják meg, hogy melyik növendék engedhető már el egyedül.

Nagyon jó mindenesetre, hogy *a legtöbb repülőtéren az oktatók különféle egyéniségűek és egymással őszinte barátságban vannak* és így a növendékek irányítása terén egymásnak nagyon szépen segítségére lehetnek. Mindenesetre az az oktató éri el a legtöbb eredményt, aki közvetlen beszélgetéseket szokott folytatni a hozzá beosztott kezdő repülőkkel. *A kedélyes, őszinte társalgásból sokat következtethet.*

Ezek a sorok annyit akarnak elérni, hogy a fiatal magyar repülők nevelésével, kiképzésével kapcsolatban gondolatokat ébresszenek és a már meglevő értékes tapasztalatokat a nyilvánosság elé idézzék. Hála Istennek, a magyar repülés nagyszerű fejlődésének megvannak a személyi feltételei.

Kádár Gyula



Öreg sas: Hát öcsém, mi a bot-kormány?
Sasfióka: Igenis! Atyai karhatalom.



Nagy dilemma



Jámbor lélek elképzelése



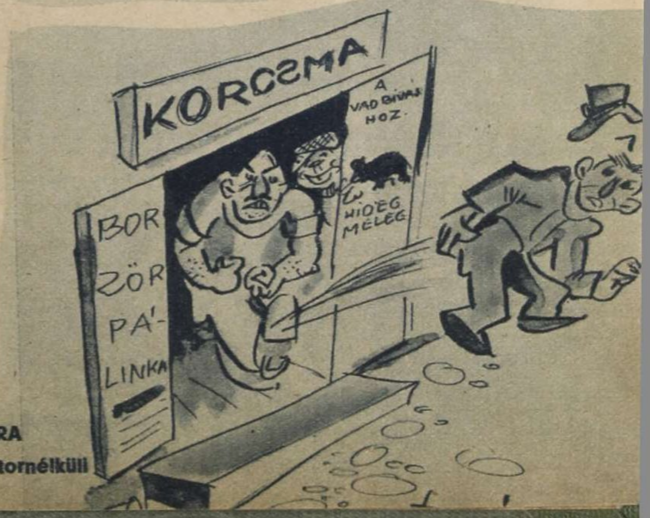
REPÜLŐ HUMOR

ÁGOSTON, BEBESI, HORVÁTH A.,
LÁNG K., SZIL ÉS TAMÁS rajzai



Ilyennek gondolja
Mórícka a vakrepülést





VARIÁCIÓK EGY TÉMÁRA
Két rajzolónk így látja a motornélküli repülést

EGY MÓTORJAVITÓ PRAXISÁBÓL

Ezúttal a gyertyákról szól a krónika. Nem azokról, melyeket eleinte ősanyáink öntöttek házilag s később felvitték egészen a stearinig, hanem azokról a gyertyákról, amiket a motor hengerfejeibe csavarunk be és elvárjuk tőlük, hogy a kellő pillanatban pólusaik között átugró elektromos szikra meggyujtsa a komplikált keveréket. Szóval a gyujtógyertyákról.

Gyertya van egy pólusú (megjegyzem, az egy pólusúnak is két pólusa van: egy külső és egy belső, tehát helyesen: egy külső pólusú), két (külső) pólusú, sőt több külső pólusú. Ennek ellenére a legfontosabb jellemzője nem a pólusszám, még csak nem is a foglalat csavarzata, (bár gyertyabeszerzésnél ez is lényeges, mert kis gyertyafuratba nagy csavarzatot vagy fordítva nem használhatunk) hanem a hőértéke.

Ez a hőérték, mely legjellemzőbb a gyertya mennyi höt tud elvezetni úgy, rozva a gyertya foglalatába; Bosch Róberték, a nagyfeszültségü gyujtástechnika úttörői, határozták meg és jellemző arravonatkozólag, hogy a gyertya mennyi höt ud elvezetni úgy, hogy egy bizonyos hőfokon túl fel ne melegedjen. Úgy tessék a dolgot elképzelni, hogy a gyertya minden robbanáskor meglehetős nagy mennyiségü höt kap az égő keveréktől, amitől melegszik. Ha semmi höt nem adna tovább, mindet magábantartaná, rövidesen olyan hőfokra melegednék föl, hogy megolvadna. Szerencsére azonban a vége kiáll a motorból, azon át a kapott hőmennyiségeket át tudja adni a levegőnek, s így nem tud olvadáspontig felmelegedni. (A hőmennyiségek nagyobb része tényleg így távozik a gyertyából, míg a kisebb része a csavarzaton át a hengerfej felé tünik el.) Az azonban, hogy olvadáspontig ne melegedjen fel, nem elég. A gyertyának annyi höt kell elvezetnie, hogy hőfoka nemcsak hogy az olvadási hőfokot ne, de még a hengerben komprimált robbanó-keverék gyulladási hőfokát se érje el, mert különben jóval a kompresszió-ütem befejezte előtt beáll az úgynevezett öngyulladás, aminek rövid időn belül szomorú következményei vannak. Teljes főtengely-kikészülés, hajtókarcsapágy tönkremenetele, hogy ne is beszéljünk dugattyúcsapszeg rövid, de dicstelen kimúlásáról — mind az eredeti okot, az öngyulladást eláruló gyertyaállapot: leégett, gyöngyös vagy már meg is olvadt gyertyapólusoktól kísérve — haj, nem egyet látott már a motorjavító! És nincs is benne semmi csodálatos: csak tessék elképzelni azt a rúgást, amit a teljes sebességgel a hengerfej felé haladó dugattyúnak, csapszegnek, hajtókarnak és főtengelycsapnak percenkint 800—1200-szor fel kell vennie, míg a már elrobbant keveréket öszenyomja a kompressziótér kis térfogatára, ha a motor öngyulladva fut!

A gyertya szükséges hőértéke a motor rendszerétől (lég-, folyadékhütés), teljesitményétől, előgyujtásától, a hengerfejek kiképzésétől és még egy egész sereg egyéb körülménytől függ. A motorgyár mindenesetre kikisérletezi a legmegfelelőbb gyertyát, (azok a bizonyos nullszéria kisérletek!) és ezt írja elő a motor számára. A hiba rendszerint nem is ott van, hogy nem a megfelelő gyertyát használják új korában a motorokhoz. Hanem ott, hogy azok a körülmények, melyek meghatározzák a gyertya szükséges hőértékét — amint a motor öregszik, változnak és maga a hőérték is, amint a gyertya öregszik, csökken. És ezt nem igen szokták figyelembe venni. Hogy csak egyet mondjak: lényeges körülmény a hőérték megválasztásánál a motor előgyujtása. Ez az előgyujtás repülőmotorokon általában fix, legalább is névlegesen; gyakorlatilag azonban, amint a mágnes megszakítócsúcsai leégnek, állandóan előrevándorol; 300 üzemóra után mértünk már 5—6 fokos előrevándorlást is, ez pedig már jelentősen növeli a szükséges hőértéket. Magának a gyertyának a hőértéke pedig, amint a pólusok vékonyodnak és a szigetelőtest öregszik, állandóan csökken. Ezért a motor élettartama szempontjából igen megszívlelendő szabály: minél több repülőórás a motor, annál inkább kell a gyertyák állapotára vigyázni!

A gyertyavizsgálóval való ellenőrzés a hőérték változására nem ad semmiféle támpontot, úgyhogy ebből a szempontból a tapasztalatra vagyunk utalva. Mindenesetre az elbírálásnál, a súlyos körülményeket tekintve, igen óvatosan járjunk el. Ha a pólustávolság a gyertyánál megnő, a belső pólus oválís vagy a külsőkkel szemben kiégések láthatók rajta, a gyertya hőértékcsökkenésre gyanús! És ámbár a helyes pólustávolságot a körmök behajlításával igen könnyen újra beállíthatjuk — ez a művelet nagyon meggondolandó, különösen, ha van már pár száz óra a motor háta mögött. A gyertyacsere még mindig olcsóbb mulatság, mint még pár üzemóra után a generáljavítás! Általában az a tapasztalatunk, hogy igen sok dugattyú és csapágyhiba, amit könnyedén az olajozási rendellenességek számlájára írnak, nem ezekből, hanem hibás, öreg gyertya okozta túlterhelésekből származik s idejében való gyertyacserével megelőzhető lett volna.

A repülőmotor lényegesen kényesebb a gyertyákra — de nemcsak a gyertyákra, hanem egyéb szerveire: porlasztóra, gyujtásra, azok pontos működésére stb. vonatkozólag. Ezért írom én ezeket a sorokat. És hogy miért kényesebb, annak igen egyszerü oka van. A repülő- és a jármümotorok közt van egy különbség, amit mindenki ismer, — csak éppen nem gondol rá. I ez a különbség — a súly, s ezzel a súllyal kapcsolatos igénybevétel-elbírás. Nem kell megijedni: a könnyű repülőmotor is biztosan és veszélytelenül elbírja a vele szemben támasztott összes igénybevételeket — azt is jól és üzembiztosan megtervezték. Csak amig a jármümotor szerkesztője az igénybevételekből kiadódó biztonságos keresztmetszetet kissé bővebben is megválaszthatja, hiszen az ezzel járó súlytöbblet nem olyan veszélyes, addig repülőmotornál grammra megy a dolog: a normális üzemi terhelésekből adódó biztonságos keresztmetszetek nem növelhetők és ézért a repülőmotor-alkatrész biztonságosan el fogja bírni a rendes igénybevételt, de nem fog elbírni semmiféle helytelen üzemből származó túlterhelést, amit még a jármümotor, bár szintén élettartama rovására, esetleg még hosszabb ideig elbír. Ezért kell ügyelni repülőmotornál a motor szerveinek (porlasztó, gyujtás stb.) pontos összehangolására és kifogástalan működésére.

Vadász-Kálmáncsi

Közgyűlési meghívó

A Repülőmodelező és Aviatikai Szövetkezet 1942. évi december 28-án este 6 órakor a szövetkezet saját helyiségében, Budapest, VI., Teréz-körút 10. sz. a.

rendkívüli közgyűlést

tart, amelyre tagjait t. meghívja. *Tárgysorozat:* a szövetkezeti alapszabályok 6. és 29. §-ainak kiegészítése, illetve megváltoztatása.


A sajátépítésű M. O. M. repülőotthon


„Friczi" csak a levegőben könnyű

Repül a „M. O. M."

Ez év márciusában egy lelkes kis csoport jelentkezett a Farkashegyen főoktatónknál, Szőnyi Jóskánál. Előadták, hogy ők a Magyar Optikai Művek keretében szeretnék a vitorlázó repülést megteremteni, azonban mivel »minden kezdet nehéz«, szeretnék, ha valami módon lehetséges volna, hogy Magyarország legrégibb egyesületének, a budapesti MOVERO-nak keretében kezdhetnék munkájukat. Csakhamar megegyeztünk. A M. O. M. csoport kapott repülő osztályunktól egy Tücsköt használatra és ezzel megindult az ország, mondhatnám leglelkesebb repülőinek munkája. Mert vajjon, kik dicsekedhetnek azzal, amit a M. O. M. fiúk műveltek? De vegyünk mindent sorjába.

Április elején kapták az első startokat. És ettől kezdve megszűnt a magánéletük. Az egész napi kemény munka után, amikor mások hazamennek lepihenni, vagy pedig szórakozni járnak, a fiúk nekiálltak fúrni faragni és gyakran késő éjszakáig dolgoztak a műhelyükben készülő »Vöcskön«. Kevés hozzáértéssel, de annál nagyobb lelkesedéssel dolgoztak napról-napra. És amikor végre szombat és vasárnap lett volna idejük pihenni, akkor nyakukba akasztották a hátizsákot. A repülőtéren ők voltak az elsők, akik megjelentek és az utolsók, akik elmentek onnan. De meg is volt az eredménye. Csakhamar megszülettek az »A« vizsgák és a repülők tábora egyre növekedett. Május végén pedig megszületett a Vöcsök. Ugylátszik a fiúk lelkesedését akarta meghálálni a »Friczi«, mert neve a Farkashegyen csakhamar fogalom lett. Hihetetlen gyenge szelekben képes vitorlázni. Amikor a többi Vöcskök, mint a balta merülnek el »Biá«-ra, akkor »Ő« vidáman fennt marad. És ha pedig némelyik kissé fakezű pilótás annyira túlhúzza, hogy más jámbor Vöcsök már rég dugóba esett volna, ő csak sóhajt egyet és folytatja útját, mintha mi sem történt volna.

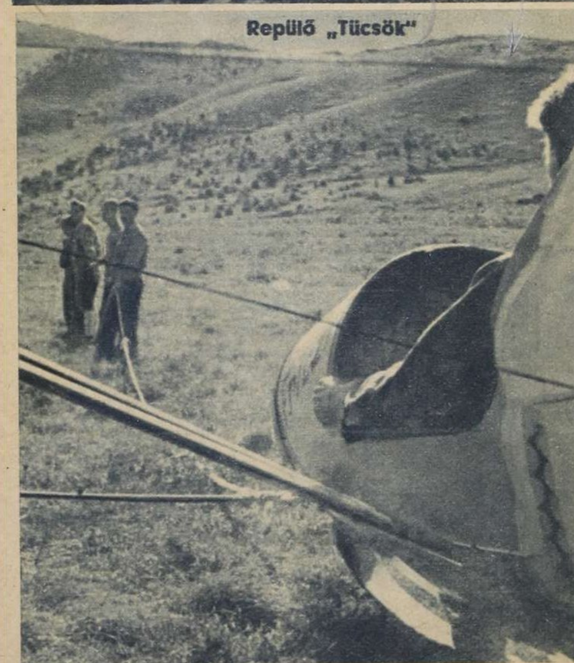
Aztán elkövetkezett a nyári tábor. De mivel otthon nélkül nehéz dolog tábort tartani, mit tehettek? Építettek egy házat. Mindenki serényen dolgozott, folyt a munka a Farkashegyen. Kezeik közül nőttek ki a falak, az erkély, az ágyak és a tető, végül pedig mindnyájunk kedvence a takaros kis Magyar Optikai Művek Repülő Otthona. És elkezdődött a tábor. Hatkor ébresztő és azután repülés, repülés késő estig. Közben persze a saját építésű konyhában készült békebeli kosztról sem szabad megfeledkezni. Ugyhiszem ez a hárombetes tábor olyan élmény lehetett a fiúk számára, amilyennel kevesen dicsekedhetnek. A munkában és szórakozásban egyaránt összeszokott bajtársak, a mindig vidám ifjúság és nem utolsó sorban az elért eredmények olyan élmények voltak, amit nem egykönnyen lehet elfelejteni.

De minden jónak is vége szakad egyszer. A tábor befejeződött, a nyár lassan elmult, csak a M. O. M. repülők lelkesedése tartott tovább. Minden szombat délutántól vasárnap estig kint lehet őket találni a hegyen, amint vidáman élik a vitorlázó repülők vidám, de talpig embert kívánó életét. A hét közben pedig épül a második »Friczi«, amelyik december végén készül el és ha a jó Isten is úgy akarja, akkor még jobb lesz, mint az első, mert a kitartás és a lelkesedés egy pillanatra se csökkent.

Szánt-szándékkal a végére hagytam, hogy kinek, illetve kiknek köszönhető a repülőosztály létrejötte. Elsősorban a Magyar Optikai Művek vezetőségének tartoznak hálával a repülők és rajtuk keresztül az egész magyar aviatika, hogy ennek a nemes és hazafias gondolatnak a megvalósítását nem csekély anyagi áldozattal lehetővé tették. Külön ki kell emelnünk Luxemburg főmérnök úr munkáját, aki maga is pilóta lévén, az egész repülőosztály feje, lelke és vezetője.

Nem akarunk jóslásokba bocsátkozni, de bátran mondhatjuk, hogy amíg ilyen lelkes, tettre kész fiatalság és ilyen önzetlen vezetőség létezik, reményteljesen nézhetünk a szebb magyar jövendő felé.


Felszállás előtt


Repülő „Tücsök"


Kilátás a farkashegyi terepre


„Pilótaavatás"

Az olasz szállítórepülés kétéve

II.

Az Égei-tenger olasz kézen levő szigetcsoportja, a Dodekanezos, az anyaországgal való összeköttetés szempontjából eleve igen kényes helyzetet foglalt el. Az anyaország legkeletibb pontjától is — légvonalban mérve — 950 km távolságra terül el s a hozzá vezető hajózási vonal teljesen a hatalmas angol flotta hatáskörébe esett, amely az ittlevő tengerészeti és légi támaszpontjai (Alexandria, Haifa, Ciprus, Kréta, Malta) segítségével a Földközi-tenger keleti medencéjében vitathatatlanul fölényes helyzetet vívott ki magának. A tengeri úton várható súlyos veszteségek ennélfogva az *»Egeo«* utánpótló szolgálatánál is a légi szállításra utalták az olaszokat s mivel a repülési vonal a kezdetben rosszindulatúan semleges, majd később kimondottan ellenséges görög föld felett vezetett, kénytelenek voltak a könnyen sebezhető szállítógépekkel a szolgálatot úgy megszervezni, hogy a veszélyes zónákat az éj sötétjében repüljék át. A gépek rendszerint éjjel indultak valamelyik délolaszországi forgalmi repülőtérről és hajnalban érkeztek Rodiba.

Egy év alatt 358 ízben hidalták át — legtöbbször igen kellemetlen körülmények között — a közel 1000 km-es ívet és legnagyobbrészt postát, gyógy- és orvosszereket, utasokat, repülőgépalkatrészeket szállítottak a hadászatilag igen fontos szigettámaszpontoknak.

A légi szállítószolgálat legnehezebb, de egyben legértékesebb feladatát azok a repülések alkották, amelyek Olasz-Kelet-Afrikával létesítettek kapcsolatot. A háború kitörésével a Szuezi-csatorna lezárult az olasz hajózás számára és a gyarmattal való tengeri összeköttetésre egyedül a Jóreménység foka körüli út maradt. Ez azonban hosszánál és veszélyeztetettségénél fogva gyakorlatilag nem jöhetett számításba és az érintkezés fenntartása teljesen a repülésre hárult.

A hatalmas »Erszényesek« elsősorban ennek az erkölcsileg is nagyjelentőségű feladatnak a végrehajtására készültek. A szállítószolgálatot az olaszok oly előrelátóan megszervezték, hogy már a háború első hetétől kezdve jóformán mindennap indult egy gépóriás Rómából az afrikai fővárosba. Az átrepülés közben a gép közbeeső leszállást hajtott végre Cirenaicában üzemanyagpótlás végett s utána azonnal nekivágott a több, mint 3000 km-es útnak. Az indulás sokszor egyenesen hajmeresztő volt. A túlterhelt (két tonnával is) gép nehezen futott neki és alig-alig tudott levegőbe emelkedni a repülőtér szélén. Hosszú ideig földközelben volt kénytelen repülni és szinte súrolta a homoktengert. Csak akkor nyert magasságot, amikor a repülés közben elfogyasztott üzemanyag kellő mérvben csökkentette a repülősúlyt. Az éj sötétjében szelte át Angol-Szudán veszélyes légterét s rádióirányítás nélkül, tisztán a kiszámított hajózási irányszög alapján igyekezett Addis-Abeba repülőterét elérni.

A nehézségek csak fokozódtak, amikor Wavell tábornok támadása következtében az olaszoknak ki kellett üríteniök Cireaaicát és a szállítógépek második repülési szakasza néhány száz km-rel megnőtt. Sőt az sem gátolta a szállítószolgálat menetrendszerű végrehajtását, hogy a központosított angol támadás következtében a gyarmat egységes védelme lehetetlenné vált és egyes, elszigetelt ellenállási gócok alakultak ki. A SAS viszonylag lassú, alig felfegyverzett gépei még akkor is vállalták a kockázatot, amikor az etióp földön való megjelenésük a legjobb esetben a fogságbajutást jelentette és így örök dicsőséget, hervadhatatlan babérokat szereztek maguk számára.

Cheren sziklaerődjének kitartó ellenállását az ő önfeláldozásuk tette lehetővé és az ő szállítmányaik támasztották fel még egyszer az olasz vadászerőt Kelet-Afrikában. A diadalittas és magát biztonságban tudó angol légierő Cherennél még egy súlyos vereséget volt kénytelen elkönyvelni s tudomásul kellett vennie, hogy az olasz repülés még nem semmisült meg.

De nemcsak anyagi utánpótlást jelentett az »Erszényesek« megjelenése Olasz-Kelet-Afrikában, hanem hatalmasan növelte az ottaniak erkölcsi erejét is. Látták, érezték, hogy az anyaország feszült szívvel gondol reájuk s amint megkapták távoli hozzátartozóik levelét, egyszerre könnyebben viselték el a reájuk szabott dicső, de mégis keserű sorsot.

A gépek visszafelé sebesülteket, valamint az olasz telepesek női hozzátartozóit és gyermekeit szállították *a madre patriába* s ezáltal több mint ezer személyt mentettek meg a »felszabadító« abesszin hordáktól. Összesen 314 ízben keresték fel a gyarmatot, 1730 személyt szállítottak, 2300 tonna anyagot és postát vittek magukkal s ami a legjellegzőbb: 52 drb teljesen felszerelt vadászgépet (főleg Cr. 42-est) juttattak el honfitársaiknak az állandó, harcban felmorzsolódó repülőanyag pótlására.

A gyarmaton egyébként már a békében működött egy légiszállító csoport a főbb gócok összeköttetésének gyorsítására, amely természetesen a háború alatt is folytatta tevékenységét, sőt ez harci feladatokkal (bombázás, felderítés, alacsonytámadás) is bővült. Gépei megsemmisülésével természetesen ez a csoport is megszüntette működését.

A légiforgalmi vonalak közül a jelentősebbeket a SAS égisze alatt a háború folyamán is fenntartották. Közülük különös figyelmet érdemel a LATI (Linee Aeree Transcontinentali Italiane), amelyet a Duce azóta repülőhalált halt fia, Bruno Mussolini alapított a »Zöld egerek« emlékezetes óceánrepülése alkalmával. Ez volt az első olasz transóceáni légivonal s bár az angolszászoktól erősen befolyásolt délamerikai államok, elsősorban Brazilia, igen sok nehézséget támasztottak működése elé (nem engedték több gép és személyzet beállítását, megtagadták az üzemanyagszolgáltatást, stb.), nagyon értékes szolgálatokat tett a »tengely« ügyének, amelyeknek jelentősége csak a háború után derül majd ki. Ez volt az egyetlen nagyobbarányú folyosó végeredményben, amelyen keresztül Dél-Amerika nélkülözhetetlen, illetve igen nehezen nélkülözhető terményei, nyersanyagjai, eljuthattak a tengelyhez.

*

Olaszország harmadik háborús évében a légi szállítószolgálat is hervadhatatlan érdemeket szerzett magának. Csendben működik, mint a felderítőrepülés, de lelkiismeretes, önfeláldozó munkája épp olyan szükséges mozaikdarabja az ország háborús erőkifejtésének, mint a támadórepülés. Az utóbbi talán könnyebben szerzi az elismerést, mert bevetésének eredménye azonnal kézenfekvő, de a szakember előtt a szállítórepülés idegeket emésztő, hangyaszorgalmat követelő tevékenysége is kellő súllyal esik latba s csak az ügynek tettünk szolgálatot, amikor ezt a tevékenységet a nagy nyilvánosság számára is megvilágítottuk.

Nagy Béla szds

ÚJ KÖNYVEK

MIRE A FÁK MEGNŐNEK
Wass Albert regénye

Wass Albert az erdélyi irodalom újabb nemzedékének kimagasló alakja. Első regénye, a külföldön is sikert aratott »Farkasverem«, óta kivételes figyelemmel kíséri pályáját a kritika és a közönség. Új könyvét nemcsak meleg-fényű színeinek varázslata, emberábrázolásának hatalmas ereje teszi felejthetetlenné, hanem a mult és a jelen közti megragadó, titokzatos kapcsolat is. Az új magyar irodalom eseménye ez a regény. (Révai.)

ARANYSÁRKÁNY
Kosztolányi Dezső regénye

Talán egyetlen Kosztolányi-regényben sem ragyognak olyan telten az élet friss színei, mint az »Aranysárkány«-ban.

Nekünk, magyaroknak különös kincs, különös érték: Kosztolányi ebben is megelőzte korát, a nyugateurópai fejlődést; igazi nagyságára csak most eszmélünk rá, az időnek bizonyos távlatából. Könyvtárunkban a kivételes remekek sorában kell helyet kapnia az Aranysárkány-nak; egy-egy új kiadása mindig ünnepi esemény, s hódolat a fölényes, nagyvonalú teremtő lángelmének, a regényíró Kosztolányi fölülmúlhatatlan művészetének. (Révai.)

RÖPIRAT A NEMZETNEVELÉS ÜGYÉBEN
Márai Sándor a mélykultúráról

Történelmünk folyamán a döntő ösztönzéseket, fejlődésünk legtermékenyebb eszményeit mindig az írók adták. Napjainkban is fokozott felelősséggel vállalják íróink nemzetnevelő feladatukat. Megnyilatkozásaik során döntő jelentőségű Márai Sándor emelkedett szellemű, hatalmas röpirata a nemzetnevelés ügyében. »Magyarnak lenni — írja, nem állapot, hanem feladat és hivatás. A magyar állameszmélet nem egy nacionalista kisebbség erőszakos uralma, hanem szabad erő és öntudatos szerepek összjátéka, a veszély órájában is. Kelet felé haladva, Magyarország az utolsó kultúrterület, ahol az európai keresztény műveltség hivatásérzete egyértelmű egy nemzeti életformájával.«

RÉGI SZERETŐ
Komáromi János regénye

Kevés írónk van, aki a tegnapi Magyarország furcsa és kedves alakjait olyan jól ismerné, mint Komáromi János; remekül ábrázolja őket, s bennük és általuk az egész kort, szépségével és szomorúságával, borús és derűs színfoltjaival. És Komáromi munkásságában is kiemelkedő helyet foglal el a Régi szerető; egyik legnagyobb sikere volt. Uj kiadása ismét fölhívja a figyelmet erre a kitünő elbeszélőre, újra fölidézi mélyzengésű hangját, s új olvasókat hódít meg változatlanul friss művészetének. (Révai.)

IGÉRET
Nagyiványi Zoltán regénye

A kitünő és népszerű író új regénye a mai háború forró és izgalmas légkörébe vezet. Színhelye egy hadikórház a francia hadszíntér mögött, hőse pedi egy fiatal francia tiszt, aki a Maginot-vonal körüli harcokban súlyosan megsebesül, sérülése folytán elvesztette emlékezőtehetségét, multjának egy darabja kiesett lelkéből s csak a boldogság egy kivételes pillanata maradt meg benne. Az ő lassú gyógyulása köré fonja Nagyiványi Zoltán a regény szálait. A világnak újszerű látása, az az elbűvölő finomság, amellyel a szerelmet rajzolja, a sorain átcsillámló humor, a történet izgalmas időszerűsége különös értékeket ad ennek a könyvnek. (Révai.)

ARANYKOPORSÓ
Móra Ferenc regénye

Novellák, karcolatok, elbűvölő anekdóták mestere volt Móra Ferenc. De nemcsak a kis műfajokban, hanem a nagyobberejű próbákban is kitünőnek bizonyult: elbeszélései ma is megragadnak és nagy regényeit ma is friss izgalommal olvassuk. Az »Ének a búzamezőkről« mellett ilyen kiemelkedő nagy regény az »Aranykoporsó«, Diocletianus császár korának hatalmas képe. Móra Ferenc, aki mint régész is megbecsült nevet vívott ki magának és a népvándorlás korának egyik elismert szakértője volt, az archeológus biztonságával kelti életre a lenyügöző történet folyamán a régmult idők alakjait, életét, szokásait. (Révai.)

IDEGEN EMBEREK
Márai Sándor regénye

Márai Sándor egyik első nagy sikere volt ez a hatalmas kétkötetes regény. Új, meglepő hangot jelentett irodalmunkban. Izgatott, nyugtalan és fölényes mű, mély lírájában a honvágynak eddig nálunk még alig megszólaló hangjaival. Új kiadása is esemény: izgalmas, lebilincselő olvasmány és új irodalmunknak egyik immár történeti értékű műve: a modern regény ezzel a könyvvel nyerte meg ügyét Magyarországon. Márai nagy sikerei után most ennek az első nagy sikerének új megjelenése egyúttal az író merész és hatalmas pályájának egységéről is vallomást tesz.

SZINÉSZEK
Hertelendy István új regénye

A kiváló fiatal író és színpadi szerző új regénye a színház izgalmas világába vezet. Nem azért, hogy kulisszatitkokat szellőztessen: a cím a hősöknek csupán társadalmi helyét jelöli meg, — sorsuk a közös emberi sors. A korkép pedig, amelyet az ezerkilencszázharmincas évek Európájáról rajzol, minden ízében hiteles és történelmien izgalmas. Kor és egyéni sors egysége egyik nagy értéke ennek a kitünő regénynek; lendületes stílusa és ötletessége is előkelő helyet biztosít számára új irodalmunkban. (Révai.)

ARANYMEZŐ
Kovács György

A fiatalon feltűnt kiváló erdélyi regényírónak monumentális regénye az annyira népszerű és a modern magyar irodalmat nagy értékkel gazdagító erdélyi regényirodalmunkat teljesen új oldaláról mutatja be. Kovács György, az erdélyi nemzedék egyik legegyénibb és legerőteljesebb tagja, sohasem indul sémák és sablónok szerint, hanem mindig a maga új s eredeti útjain tör előre. (BÉTA.)

A GYERTYÁK CSONKIG ÉGNEK
Márai Sándor új regénye

Irodalmi életünk kimagasló eseménye Márai Sándor egy-egy regényének megjelenése. Az új magyar próza nagy mestere ő, minden egyes könyve a stílus friss meglepetéseivel ragad el, de egyben izzó problémákat is vet föl. Két férfi, két régi barát és vetélytárs drámája pereg le új regényében is, egyetlen éjszakán, egy ünnepi hangulatú vacsora keretében, »amíg a gyertyák csonkig égnek.« De az a pár óra elég hozzá, hogy két ember kapcsolatának, egy házaspárnak és egy szerelemnek minden szövevénye föltáruljon, hogy ráeszméljünk a sors fojtogató hatalmára; elég hozzá, hogy az író egyetlen látomásba rögzítse a világ képét s elénk villantsa tragikus és megindítóan szép életünk értelmét és hiúságát, sorsunk veszélyeit, az öröm és szenvedés hatalmát. (Révai.)

IMAGO
Carl Spitteler regénye

A Nobel-díjas svájci író megrendítően mély, világhírű regénye az »Imago«. Eszmény és valóság izzóan drámai harca egy hivatott lélekben, művészi gőg és polgári korlátoltság kegyetlen ellentéte, az ideál szolgálatának makacs hősiessége, meg az értetlen átlag emberek buta tanácstalansága, a magasbatörő hév, meg a kényelmes megalkuvás csábítása lángol és viharzik, és villámlik metszően éles jeleneteiben. Spitteler regénye kivételes remeke a modern irodalomnak, s e nagy svájci költő személyében a magyar közönség korunk egyik hatalmas írói egyéniségét ismeri meg. (Révai.)

DON QUIJOTE
Cervantes regénye

Mint az emberi szellem kivételes alkotásai, ez a könyv is egész életünkön átkísér, egyre érik és gazdagodik bennünk, ifjúságunkban inkább a kalandjai érdekelnek, aztán lassan alászállunk mélységeibe és fokozatosan eszmélünk rá tragikomikus humorára, roppant távlatára s arra, hogy a búsképű lovag épp annyira a mi életünk jelképe, mint esetlen szolgája. Cervantes ezzel az óhajjal kezdi műve élőszavát: »Azt szeretném, ha ez a könyv oly szép, oly kitűnő s oly mulattató lenne, amilyennél tökéletesebb nem is képzelhető.« Író vágya művében aligha teljesült még hiánytalanabbul, mint Cervantesé a Don Quijoteben. S külön élmény Márai Sándor magávalragadó bevezetője. (Révai.)

VÁSOTT KÖLYKÖK
Jean Costeau regénye

Cocteau a modern francia irodalom egyik izgatóan érdekes alakja. Szerinte az igazi lét a gyermekkor, s nem idilli világ ez, hanem szenvedélyektől súlyos magasabbrendű élet, tragikus és elszánt lét, soha véget nem érő! Az a szoba, amelyben hősök élnek, végleges és áttörhetetlen keret, szimboluma a fölnőttek elleni lázadásnak; kitörni belőle: tragikus bukás. Ezt a merész, elragadó és tökéletes művet, a modern világirodalomnak ezt a nagyhírű remekét Gyergyai Albert méltó fordításában nyujtjuk át olvasóinknak. (Révai.)

ÉRZELMEK ISKOLÁJA
Gustave Flaubert regénye

Flaubert egy kitűnő ismerőjét idézzük: ebben a könyvben az író »mindnyájunk tragédiáját írta meg: a tragédiátlan középszerűek tragédiáját«. A híres, tárgyilagos, csodálatosan pontos és felejthetetlenül művészi stílus visszaadása nagy művészi feladat: Gyergyai Albert, a francia remekművek hivatott tolmácsa vállalkozott rá, ő látta el a művet kitűnő bevezető tanulmánnyal is. Ez az új kiadása irodalmunk eseménye. (Révai.)

A BÁNYÁNK
S. Atherton

Ez a hatalmas nemzedékregény egy bányatulajdonoscsalád életregénye. A család, amely a vállalkozókat képviseli, mégis bensőséges kapcsolatot tart fenn a munkástömegekkel s ezt a kapcsolatot is elsősorban az asszonyok biztosítják. Nagyon sokszor már-már elszakad ez a kapcsolat, az agitáció a munkásokat a bányatulajdonosok ellen sorakoztatja fel; egyéni bűnök és indulatok is belejátszanak és élesítik a konfliktust, de a női bölcsesség és megértés végül mindig áthidalja az ellentéteket. A fejlődő kapitalizmus korának minden fény- és árnyoldala tükröződik ennek a nagy nemzedékregénynek gazdag meseszövésében, érdekes cselekményében és hőseinek sorsában. (BÉTA.)

»FELTALÁLÓK MÜHELYTITKAI«
Tarján Ferenc

Tarján Ferenc nagy könyve megismertet bennünket ezeknek az életünket átformáló korszakalkotó találmányoknak a titkaival, szerepével és rendeltetésével. A közlekedés nagy forradalmának meglepő eredményei éppen úgy elvonulnak szemünk előtt, mint az energiák felhasználásának és az anyagok átalakulásának modern csodái. Amikor Tarján Ferenc drámai közvetlenséggel és érdekességgel elbeszéli, hogyan születtek meg, miképpen bontakoztak ki a korszakalkotó nagy találmányok, egyúttal beavatja olvasóit a »feltalálók műhelytitkaiba« és azok a nagyjelentőségű találmányok, amelyekkel a nem szakember többé-kevésbé megértetlenül áll szemben, egyszerre csak érthetővé válnak. Különleges értéke Tarján Ferenc könyvének a »Találmányok lexikona«, amely minden fontos találmány ismertetését tartalmazza. (BÉTA.)

Felelős szerkesztő és kiadó:
JÁNOSY ISTVÁN
FŐSZERKESZTŐ

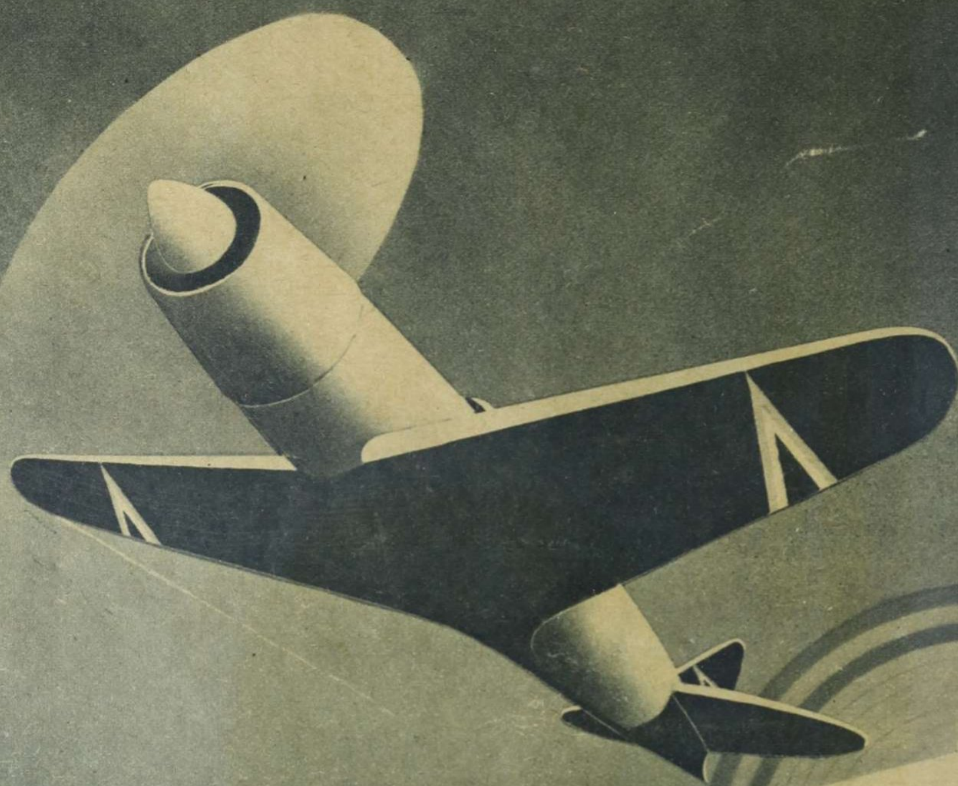
MAGYAR SZÁRNYAK

megjelenik havonta kétszer

minden 1-én és 15-én. Előfizetési ára egy évre 12 pengő, vállalatoknak, jogi személyeknek évi 40 pengő. Egyes szám ára 50 fillér. Szerkesztőség és kiadóhivatal: Budapest, VII., Király-u. 93. sz. Telefon: 222—422. Postatakarékpénztári csekkszámla: 29.830.

Kéziratokat és fényképeket nem őrzünk meg és nem adunk vissza. Levelekre csak beküldött levélbélyeg ellenében válaszolunk.

repülő-üzemanyag







magyar aerobenzin r.t.

Budapest, V, József Nádor-tér 7, tel. 387-137. Közforgalmi repülőtér, tel. 256-708

426596 — Athenaeum irodalmi és nyomdai rt. mélynyomása Felelős: Kárpáti Antal igazgató